MUNDO ARGENTINO

LA REVISTA DE BUENOS AIRES PARA TODA LA REPUBLICA



Notas - Cuentos - Historietas
Caricaturas - Modas - Labores

Agosto 11
1937

Número especial dedicado a la

Aviación Argentina

con motivo de cumplirse las bodas de plata de nuestra aeronáutica militar

Autógrafos

MINISTRO DE GUERRA
MINISTRO DE MARINA
COMANDANTE DE LAS FUERZAS AEREAS

Entre otras firmas, y además de las secciones de costumbre, colaboran en este número:

Notas

RAUL ALEJANDRO APOLD
EMILIO BLANCO
ANTONIO M. BIEDMA
IGNACIO GACITUA
LUIS LAMONT
ANGEL A. PERRONE
J. M. MATHEW
LUIS RAIMONDE
B. RECALDE
ARISTOBULO REYES
R. RODRIGUEZ
M. THOMAS

Cuentos

JOSE M. BRAÑA
ALBERTO P. CORTAZZO
J. OSCAR DALURZO
FERNANDO DE LERMA
JULIO INDARTE
ANDRE MALRAUX

20 CENTAVOS EN TODO EL PAIS

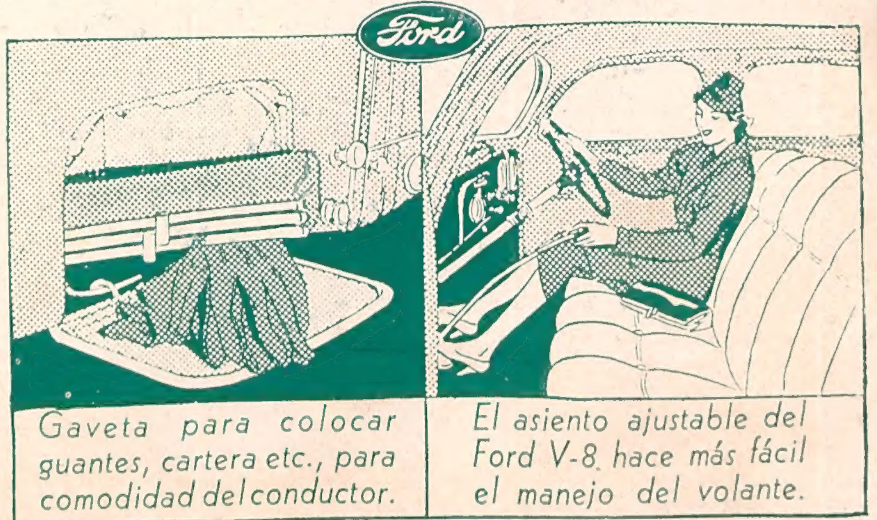
SUMARIO EN LA PAG. 3

DICEN LAS MUJERES:

"Es un coche regio para manejar"

Es un verdadero placer conducir un Ford V-8. Su dirección responde a una simple maniobra del conductor. Posee más potencia para ACELERAR debido a su motor V-8... y más potencia para PARAR gracias a sus frenos de Seguridad de Acción Suave - que obedecen a la menor presión del pedal. Uno se siente seguro - mejor dicho, *está* seguro en un Ford. Su carrocería toda de acero y sus Cristales de Seguridad en todo el coche complementan esta confianza. Por eso, las mujeres, al igual que los hombres, prefieren el Ford V-8. Puede verlo y examinarlo en los salones de los Concesionarios Ford.

FORD MOTOR COMPANY



Gaveta para colocar guantes, cartera etc., para comodidad del conductor.

El asiento ajustable del Ford V-8 hace más fácil el manejo del volante.

Ford V-8

1937

Audiciones Concesionarios Ford: martes y viernes, 21.30 hs., LR5 Radio Excelsior. Miércoles, jueves y sábados, 21 hs., LS9 La Voz del Aire.

CONCESIONARIOS Y SERVICIO FORD EN TODAS PARTES

MUNDO ARGENTINO

LA REVISTA DE BUENOS AIRES PARA TODA LA REPUBLICA

Semanario ilustrado, fundado el 7 de enero de 1911 por ALBERTO M. HAYNES

Dirección, Redacción y Administración: Río de Janeiro 300. U. T. (60) Caballito 1020 al 1029. | Oficina de Avisos: Diagonal Roque Sáenz Peña 665. U. T. (38) Mayo 2012, 2013, 2031 y 2038.

REGISTRO NACIONAL
DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL
Nº 26.328

Año XXVII — 11 de agosto de 1937 — Nº 1386

CONTENIDO DE ESTA EDICION

Veinticinco notas

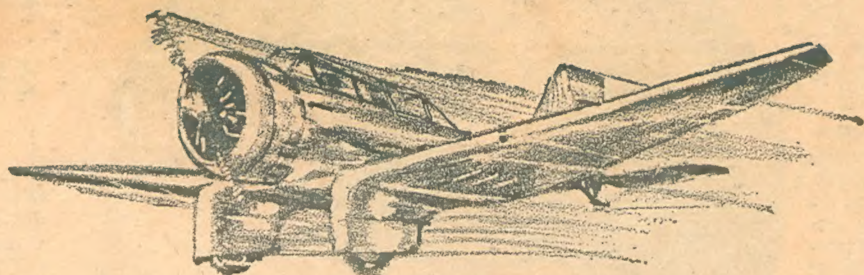
Un folletín

Seis cuentos

Historietas

A LOS COLABORADORES ESPONTANEOS

Se advierte a los colaboradores espontáneos que la Dirección no mantiene correspondencia acerca de los originales que le envían ni se los devuelve a sus autores.



"El hombre en el aire"

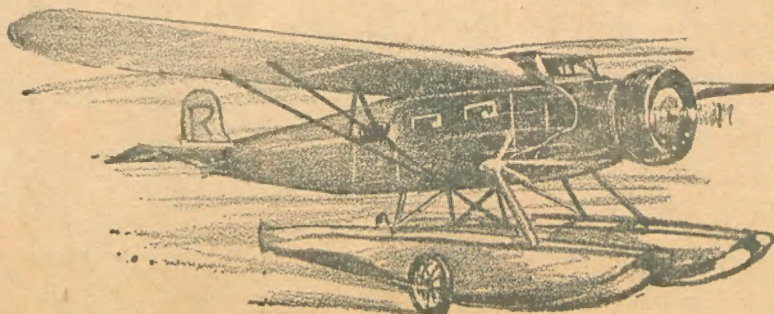
ASI se llamaba, hace veinticinco años, la sección en que "Mundo Argentino" recogía todas las semanas las más sobresalientes manifestaciones de la aviación. De la incipiente aviación, ya entonces henchida de considerables promesas, pero todavía avara de esas posibilidades que los técnicos formulaban a menudo sin mucha convicción. Entre nosotros, los primeros ensayos consumados casi siempre los domingos ante las gentes asombradas, revestían la apariencia de los espectáculos populares.

Veinticinco años después ofrece "Mundo Argentino" a sus lectores el testimonio de una realidad que constituye el estupor del siglo. Una realidad que ha superado las más avanzadas esperanzas, y que ya no deja resquicio a la imaginación para ejercitarse en nuevas fantasías.

Este cuarto de siglo, corrido para nosotros, desde el día en que Teodoro Fels, con un récord sensacional, nos señaló a los ojos del mundo ¡cuánto representa!...

Las pueriles ascensiones de Silimbani, los arriesgados ensayos de Mira, los primeros vuelos de Cattaneo, los "loopings" de Domenjoz, ¡qué atrás está todo eso! ¡Cuántas vidas jóvenes sacrificadas en aras de una conquista cuyo provecho se juzgaba remoto; cuántas empresas descabelladas que la suerte se encargaba de coronar algunas veces convirtiéndolas en memorables proezas; cuánta zozobra cuando la fatalidad torcía los designios de algún piloto intrépido, y qué largos los días de duelo; o cuánto júbilo en presencia de la hazaña cumplida cuando salíamos radiantes de gozo por esas calles al encuentro del héroe!...

Ahora "el hombre en el aire" se remonta a alturas sólo frecuentadas por los cóndores y las águilas, y recorre entre nubes todas las rutas del universo. La aviación es el acento, diríamos así, de este deslumbrante y brusco progreso mecánico en que finca la suprema conquista el hombre de este tiempo. La guerra europea multiplicó sus destinos y las vastas usinas perfeccionaron la complicada estructura de estos fantásticos pájaros de acero. Vivimos habituados al milagro, y aún habituados a los riesgos del milagro. Pero tenemos la ventaja de no haber experimentado todavía las siniestras consecuencias que el milagro apareja, cuando la ambición y el odio encienden el corazón de los hombres. Porque esta máquina maravillosa que suele convertirse en el más cruel de los instrumentos de destrucción cuando se la destina a la guerra, es asimismo un agente de concordia y un símbolo de paz, como que gracias a ella se puede recorrer en pocos días la cintura del globo terrestre. No tiene la aviación otro sentido entre nosotros. Símbolo de paz, pues es un vehículo de acercamiento, el avión que se despega del suelo argentino lleva siempre un mensaje fraternal hacia todos los rumbos.



De una subscripción pública surgió nuestra aviación militar

Por B. RECALDE



General de División don Basilio Pertiné, ministro de Guerra, a quien, en tal carácter, le toca presidir un período de reorganización y transformación de nuestra aviación militar, definitivamente encarrilada en una senda de franco progreso.

CUANDO podía decirse que la aviación comenzaba a dar sus primeros pasos, las exigencias de la guerra, cuyo escenario estaba a la sazón en Trípoli, hicieron que el estado mayor italiano echara mano de ella, incorporándola a las operaciones a título de elemento auxiliar.

Primero, el servicio de postas; luego la exploración, y, finalmente, el bombardeo, le dieron el espaldarazo guerrero que la acreditaba ya como imprescindible en las operaciones bélicas del momento y futuras, causando verdadera inquietud en el mundo entero esta revelación. Y hasta la poderosa Albión vió disminuída, de la noche a la mañana, su secular inexpugnabilidad, basada en su aislamiento continental y en su absoluto dominio de los mares: el canal de la Mancha prácticamente había desaparecido; las distancias se habían acortado...

A partir de entonces se operó un movimiento de opinión universal en favor de la adaptación de la aviación a las fuerzas militares y navales, algunas de las cuales ya las habían agregado, siempre en carácter de elemento de enlace y cooperación.

Nuestro país no podía permanecer indiferente a aquel movimiento, y cupo al pueblo mismo la tarea no sólo de prestigiar tal adopción por parte de las autoridades nacionales, sino de entregarles todos los elementos para su inmediata incorporación, sin costo para el Estado.

El mayor Arturo P. Luisoni, distinguido jefe de nuestro Ejército, y que había tenido destacada actuación guerrera en las contiendas civiles de Chile, Perú y Ecuador, compenetrado de la necesidad impostergable de que las fuerzas navales y militares de la Nación contasen con el material aéreo que permitiese la formación de personal especializado, lanzó la idea de adquirir por subscripción popular un dirigible que sirviera de escuela para aquellos oficiales que voluntariamente desearan incorporarse a la nueva arma.

Tras múltiples gestiones, la idea fué aceptada, aunque el ministro de Guerra, general Gregorio Vélez, sugirió la conveniencia de que en vez de un dirigible, las posibles donaciones que se obtuvieran o las adquisiciones que ulteriormente pudieran efectuarse, fueran de aeroplanos, sugestión que fué aceptada de inmediato.

La Sociedad Sportiva Argentina, presidida por el barón Antonio De Marchi, tomó a su cargo la tarea, y, como base para la colecta popular, abrió un concurso de alegorías para la confección de tarjetas postales, en cuya venta se cifraban las mejores esperanzas.

Pero el patriotismo de nuestro pueblo, tan pronto se batió el parche reclamando su concurso para llevar al cabo tan interesante idea, respondió de inmediato, produciendo las donaciones de aviones, materiales y dinero, que se ofrecían indistintamente por intermedio de aquella institución o del Aero Club Argentino.

A efectos de unificar procedimientos y centralizar los trabajos, la Sociedad Sportiva Argentina y el Aero Club Argentino decidieron formar, de su seno, una comisión única llamada "Comisión Central Recolectora de Fondos Pro Flotilla Aero Militar Argentina", que quedó constituída definitivamente el 1º de junio de 1912, bajo la presidencia del barón Antonio De Marchi y del ingeniero Jorge Newbery.

Obtenidos los elementos materiales por donaciones, o adquiridos con los fondos provenientes de la venta de tarjetas postales y estampillas alegóricas, el Aero Club Argentino ofreció el concurso técnico de sus asociados a efectos de dictar todos los cursos teóricos que fuesen necesarios y el de aerostación, cuya dotación de globos esféricos también puso a disposición del Ministerio de Guerra.

Aceptado dicho ofrecimiento, el presidente de la Nación, doctor Roque Sáenz Peña, el 10 de agosto de 1912 dictó el decreto de creación de la Escuela Militar de Aviación. Los considerandos y las disposiciones de este decreto tienen hoy, con motivo de cumplirse su 25º aniversario, un gran interés para el lector. Por eso lo transcribimos a continuación:

EL DECRETO DE CREACION DE LA ESCUELA DE AVIACION

"Buenos Aires, agosto 10 de 1912.

"Siendo necesario preparar con tiempo el personal que se designará para pilotos de los aeroplanos que han sido donados al Ejército y Armada, y considerando:

"Los trabajos realizados por el Aero Club Argentino con el objeto de formar la Escuela de Aerostación y Aviación Militar.

"La donación hecha por intermedio de la expresada comisión consistente en tres aparatos y los gastos de un piloto instructor y el ofrecimiento hecho por el mencionado club que pone a disposición del Ministerio de Guerra y Marina su parque aerostático, consistente en 7 esféricos, gas, instructores libres de todo costo.

"El presidente de la Nación Argentina, decreta:

"Artículo 1º Creando la Escuela de Aviación con elementos que han sido donados para ese objeto y con los que el Aero Club Argentino ha puesto a disposición de los Ministerios de Guerra y Marina.

"Art. 2º Los oficiales que se designen deberán hacer un curso previo de aeronáutica militar, para lo cual se acepta el ofrecimiento hecho por el Aero Club Argentino, a fin de que en su Parque Aerostático se preparen oficiales del Ejército y Armada en lo que establece la Federación Internacional de Aeronáutica.

"Art. 3º El Ministerio de Guerra dictará el plan de estudios y reglamentación que deberá regir en la Escuela de Aviación Militar y en los cursos de aeronáutica.

"Art. 4º Hasta tanto haya personal preparado en aeronáutica y aviación, la dirección técnica estará a cargo del Aero Club Argentino.

Art. 5º La dirección militar del curso de aerostación y de la Escuela Militar de Aviación estará a cargo de un jefe del Ejército, con el personal de clase y tropa que se considere necesario.

"Art. 6º Por el Ministerio de Guerra se llamará a inscripción a los jefes y oficiales del Ejército que de-

(Continúa en la página 36)



Ministro de Guerra

La Prensa del país tiene el deber moral de cooperar en forma imperativa y eficáz en todo cuanto se refiera a la solución de los problemas que atañen a la defensa nacional; en tal virtud, "MUNDO ARGENTINO" hace bien en propiciar desde sus columnas, un enérgico intercambio de opiniones tendientes a colocar a la aviación argentina, en el puesto que le corresponde con arreglo a las necesidades de la época.

Julio 14 de 1937.

B. Pertiné



Ministro de Marina

La Aviación, tan necesaria a bordo de las unidades de combate, como en los mares y costas que integran el patrimonio de una Marina de Guerra, ocupa hoy en la nuestra el lugar que le corresponde, de acuerdo con las doctrinas que justifican su mantenimiento y desarrollo.

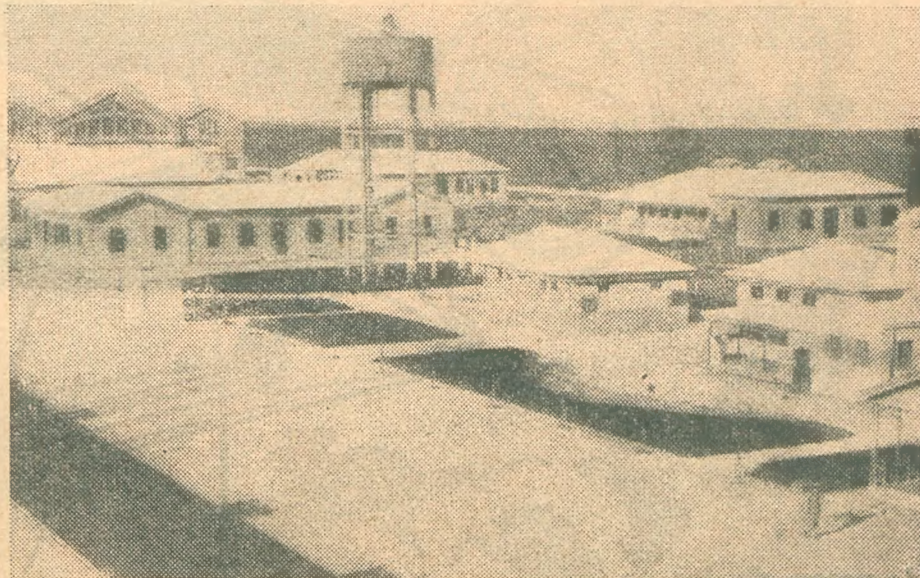
De ahí que nuestra Aviación Naval, comprendiendo personal, material, organización y administración, sea en nuestros días objeto de especial atención y preocupación de este Ministerio, pues es un factor que ha dejado ya de constituir un simple auxiliar de la Armada, para transformarse en un arma del poder naval.

Julio de 1937.

E. Videla

Los orígenes de nuestra aviación naval se confunden con los de la militar

Por J. H. MATHEU



He aquí una vista parcial de la base aeronaval de Punta de Indio, donde puede apreciarse parte de sus modernas instalaciones.

UN oficial de nuestra marina figuró en el primer curso de la Escuela Militar de Aviación. ¿Puede considerarse este hecho, aislado, como el primer acto de la incorporación de la Armada a las actividades aéreas?

Porque ocurre que, finalizados los estudios de ese oficial marino con la obtención del brevet de piloto aviador, es enviado, a renglón seguido, a Europa, conjuntamente con un nutrido plantel de operarios para perfeccionarse en cuestiones aeronáuticas. El hecho, sin embargo, sólo tiene trascendencia relativa. La guerra europea frustró aquellos propósitos, y el teniente de navío Melchor Z. Escola — que es el oficial de quien hablamos — fué reintegrado a su arma de origen. Esto ocurría entre 1913 y 1914.

Pasa el tiempo y ninguna manifestación denuncia en la marina preocupación alguna con la aviación.

Mientras tanto, en el mismo año 1914, Antonio Borelo, un entusiasta aficionado italiano que había construído su propio aeroplano en el viejo aeródromo de Villa Lugano, un día alza el vuelo y va a posarse en La Plata, donde instala una escuela civil a la que ingresa un suboficial de nuestra Armada, el condestable Joaquín Oytaben, que habría de ser después el primer marino que anotara su nombre en el martirologio de la aviación argentina.

Oytaben, que se había revelado un excelente aviador, en uno de sus vuelos de práctica tuvo la mala fortuna de ir a enredarse entre los cables de las torres del acorazado "Belgrano", sobre cuya toldilla quedó destruído su biplano



Contraalmirante Eleazar Videla, ministro de Marina, quien, como jefe de la armada, dedica atención especial a nuestra aviación marítima, a la que considera, más que un simple auxiliar, un arma del poder naval.

Reconstruído en los Arsenales del Río de la Plata, ofreció entonces sus servicios y los de su aeroplano particular a la Marina de guerra, para la instrucción del personal de la misma en la conducción de aviones. El ofrecimiento fué aceptado a iniciativa del entonces vicealmirante Vicente Montes, que fué uno de los grandes propagandistas de la aeronáutica con que contó en su hora nuestra marina, y quien designó para seguir aquellos cursos al teniente de navío Raúl Moreno, suboficiales Jacinto Riera, Juan E. Guerín, José A. Penaschi, Luis Carlini, contramaestre Gregorio Foppiano, conscripto marinero Carlos Argentino Lavelli, y los mecánicos civiles Pedro y Bernardo Artigau, que habrían de ser con el tiempo figuras destacadas de nuestra aviación civil, y Mirian Jaian.

El 16 de octubre de 1915, cuando ya casi todos los alumnos volaban solos, Oytaben sufrió la caída que habría de costarle la vida, y con ellos las actividades volvieron a paralizarse hasta principios de 1916. El 11 de febrero de ese año, por resolución ministerial, se creaba la Escuela Naval de Aviación en Fuerte Barragán, bajo la dirección del capitán de fragata Melchor Z. Escola y la supervisión técnica del teniente de navío Raúl Moreno.

La instrucción fué confiada al piloto civil Martín L. Pico, obteniendo prontamente sus títulos de pilotos aviadores el teniente de navío Raúl Moreno, el suboficial Penacchi y el mecánico Jaian.

Un acontecimiento imprevisto creó una situación tirante entre los directores de la modesta escuela y el ministro de Marina, ingeniero Alvarez de Toledo, quien la dilucidó de modo más imprevisto aún: la disolvió.

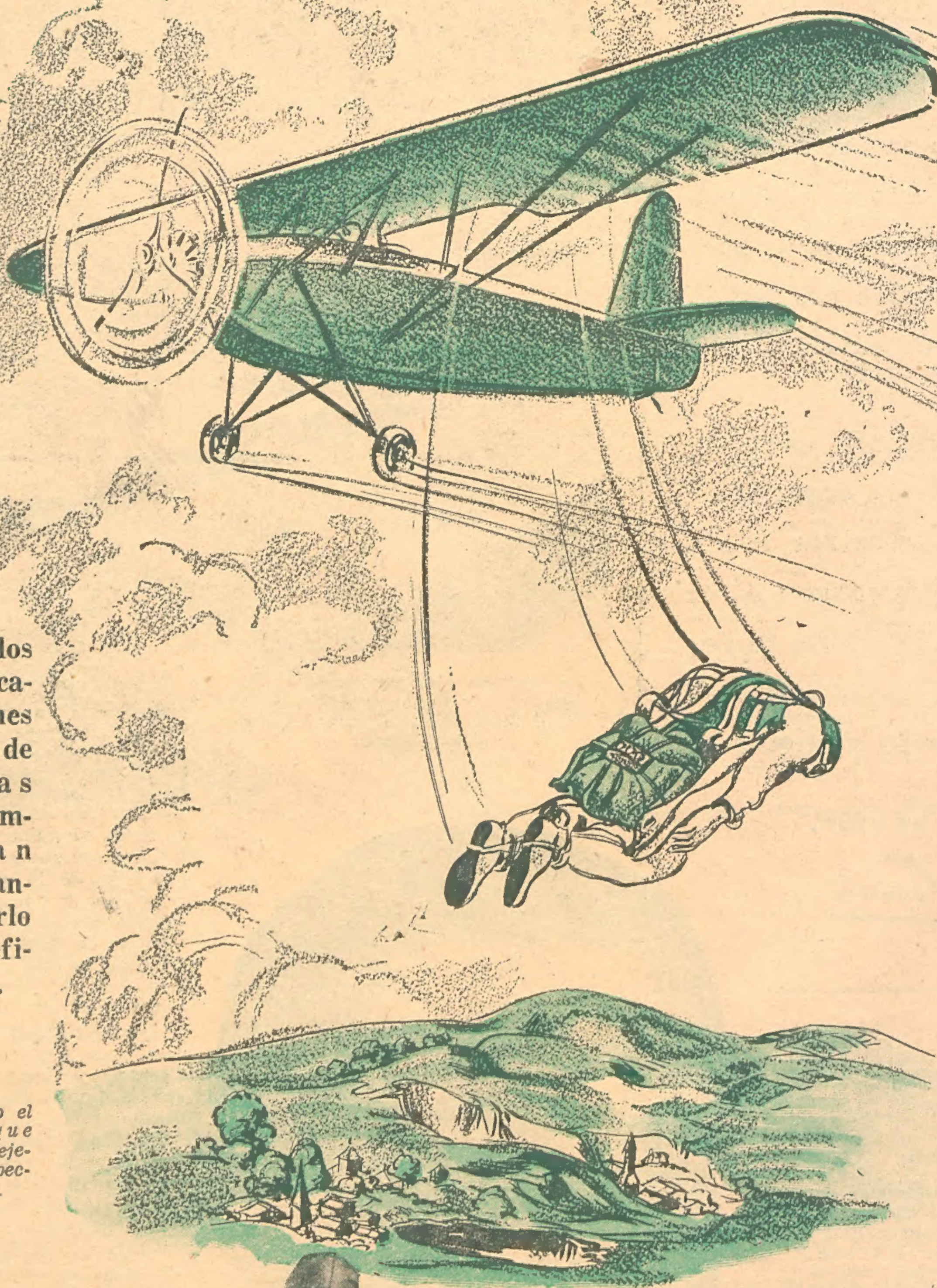
Su vida había sido breve, escasamente de ocho meses.

Pocos meses después, sin embargo, el mismo ministro de Marina, bajo la presión de la opinión pública que desde el parlamento había exigido de aquél una satisfacción, dispuso que una comisión integrada por los tenientes de navío Marcos Zar, Ricardo Fitz Simon y Ceferino Pouchan, se trasladara a Estados Unidos a fin de que realizara estudios en la aviación de

(Continúa en la página 38)

¿Llegaremos alguna vez a volar como los pájaros?

Por
IGNACIO GACITUA



A pesar de los continuos fracasos de quienes han tratado de volar como las aves, los hombres alientan aún la esperanza de lograrlo algún día definitivamente.

Clem Sohn, llamado el "hombre pájaro", que murió en Francia al ejecutar una de sus espectaculares pruebas.



EL hombre puede caminar, correr, saltar, nadar; pero ha tenido que inventar una costosa máquina, de enorme poder, para volar. Lo cual no deja de ser una especie de desafío a la inteligencia humana, después de siglos enteros dedicados al estudio de la natural facilidad con que los pájaros y los insectos se deslizan por el aire.

Desde épocas remotas, el hombre ha tratado de imitar el vuelo de los pájaros. Sus esfuerzos, sin embargo, han llegado tan sólo a producir — sin la ayuda de motores, naturalmente, — diversos modos de deslizamiento. Y los deslizadores han dado poco resultado por estar casi enteramente sujetos a las condiciones del viento y de la atmósfera.

Cada uno de los hombres — y ha habido centenares de experimentadores — que ha intentado simular el vuelo de los pájaros con un par de alas de construcción propia, ha encontrado la muerte o ha abandonado la aventura en muda desesperación. Muda, porque la raza humana se niega siempre a admitir la derrota.

De modo que la pregunta: "¿Llegaremos alguna vez a volar como los pájaros?", continúa conservando su interés intrigante y universal.

Recientemente se llegó a creer, por un tiempo, que la pregunta había hallado su respuesta, una respuesta ignorada durante cientos de años de ensayos y experimentos. Clem Sohn, un paracaidista de 26 años de edad, de Lansing, Mich, valiéndose de "sus alas de murciélago", voló a través de los cielos durante millas y millas, impulsado solamente por sus brazos y piernas.

Los espectadores, asombrados, seguían los giros aéreos de Sohn con creciente interés:

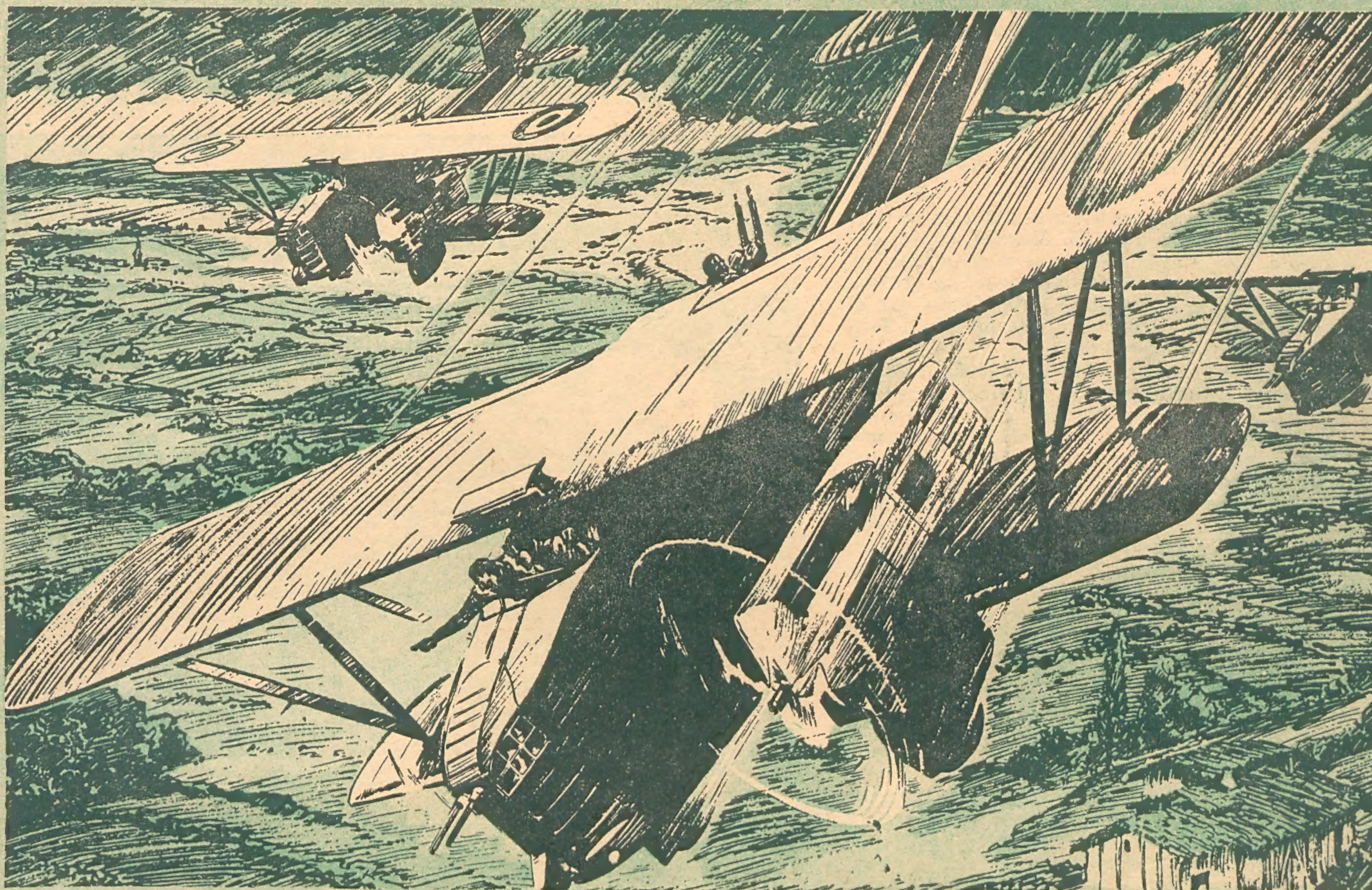
—El hombre — pensaban — ha descubierto, por fin, el secreto del vuelo de los pájaros.

Pero se equivocaban, porque Sohn, durante una demostración, hace poco, en Francia, sobre el aeropuerto de Vincennes, se precipitó desde una gran altura y murió instantáneamente ante los ojos de miles de espectadores aterrados. Sohn fué el último hombre que perdió la vida en un nuevo intento de volar como los pájaros. Otto Lilienthal, el aviador alemán, llamado el "padre de los deslizadores", otro aficionado a los experimentos de esta naturaleza, perdió la suya al estrellarse contra el suelo con uno de los aparatos de su propia creación. Eso ocurría por el año 1896... Pero mucho antes, en el siglo XV, el famoso pintor Leonardo da Vinci alimentaba ya la esperanza de llevar a la práctica su idea de volar. Dos siglos después, en 1678, un francés, Besnier, llegó en su audacia hasta el extremo de construir por sí mismo un extraordinario par de alas de seda, con el cual se lanzó al aire desde lo alto de su casa. Ante la extrañeza y el espanto de la población, Besnier se deslizó tranquilamente desde el techo de su casa, atravesó graciosamente las moradas vecinas, y realizó un perfecto aterrizaje a varios cientos de yardas de distancia. Pero Besnier, por causas ignoradas, no continuó con sus experimentos, aunque dejó establecido un antecedente que sirvió para estimular la imaginación del hombre en la conquista de la técnica del vuelo.

Clem Sohn manifestaba, poco antes de su triste fin, la emoción que el ser humano experimenta al sentirse suspendido en el aire.

—El hecho de poder controlar los movimientos en el aire sin ayuda mecánica, confiere una maravillosa sensación de poder — decía él. — Con mis alas puedo recorrer una distancia de millas en línea recta, para volver y aterrizar luego en el medio del aeródromo. Volar así es como encontrarse en un nuevo mundo. No hay ruido alguno, sino el rumor del viento al abrirnos el paso... Y si pierdo velocidad, hasta ese rumor desaparece y reina entonces un silencio desconocido en la tierra. A mis pies distingo unos puntitos negros que no son otra cosa que

(Continúa en la página 59)



ASI ES LA GUERRA

Por ANDRE MALRAUX

El autor de este relato de la espantosa tragedia española es comandante de una escuadrilla aérea. En el pasado luchó en China, hizo exploraciones arqueológicas en Siam y Arabia. Ha hallado tiempo entre el guerrear y el estudio científico para convertirse en uno de los mejores escritores de nuestro tiempo.

SALGO del Ministerio de la Guerra y mi auto me lleva al frente. Son las tres de la mañana. A la difusa luz del cielo estrellado, se adivinan más que se ven los altos edificios que rodean la plaza, que se pierden en la noche como la proa de los galeones españoles. Cuando el auto llega a la ancha avenida que circunvala Valencia, el tráfico pesado nos detiene. Encendemos un instante los faros: una multitud de piernas que corren en busca de sus casas después de haber buscado refugio contra la lluvia; muchos niños tendidos en el suelo como en racimos, profundamente dormidos: parecen heridos o muertos, como los que vi en Teruel.

Las sordas explosiciones del cañón de Teruel, precisamente, que parecían apenas estremecer la tierra, parecen agitar al mismo tiempo el sueño de las criaturas inmóviles con los brazos tendidos en posiciones de cadáveres.

Un batallón de milicianos parte para el frente. Marchan hacia el Prado, cantando a todo pulmón las estrofas de la "Internacional". De pronto dejan de cantar; me asomo para averiguar la causa: un ciego, apoyándose en su bastón, intenta marchar por el medio de la calle. Ninguno de esos muchachos, camino del campo de batalla, se atrevía a empujarlo a un lado, y el ciego avanzaba contra los milicianos, que se apartaban al verlo, cesando de cantar. Después de pasarlo y andar unos pasos, volvían a cantar; pero el tono ya no era el mismo.

Volví a ver al ciego. Los moros estaban en Carabanchel, a las puertas de Madrid. Los que habíamos servido en la infantería y estábamos acostumbrados al "¡tom-tom!" de los moros, por las noches abríamos las ventanas para escuchar; pero el viento soplaba de Madrid aquella noche lluviosa, y no oímos nada: ni el tableteo de las ametralladoras. Después de las nueve de la noche las patrullas que recorrían las calles eran muy estrictas, y las avenidas quedaban desiertas. Desde lo alto de uno de los hoteles, sin duda para beneficio de la policía, un faro recorría periódicamente la calle. De pronto, ante mí, en medio de un haz de luz, aparecieron dos manos enormes que se perdieron en las tinielas. Sin duda, la policía y los milicianos conocían al ciego, porque lo dejaron pasar. Iba sin bastón y tendía los brazos para protegerse; el mismo haz de luz lo revelaba poco; pero sus manos, temblorosas como las de una divinidad de la noche, parecían buscar a los vivos y a los muertos con espantoso gesto maternal.

En las afueras de una aldea, en Madrid y Talavera, los dinamiteros esperaban los tanques enemigos.

Llegarían mensajeros para darles la señal de alarma. Por el momento no había nada que hacer, salvo esperar. Estaban en un bar desierto, contándose aventuras.

LA RETIRADA DEL GORDO

Yo tomé parte en la retirada del Gordo y Sabranek. Los dos eran mineros en su país natal. Fueron destinados a nuestra compañía, situada a espaldas de la aldea. En aquel tiempo no había ningún dinamitero. Ambos habían pertenecido al cuerpo de ametralladoras en el ejército, así que se hicieron cargo de ellas. El primer día del ataque se ordenó a la compañía que defendiera un bosquecillo. La cosa se ponía fea para ellos cuando advirtieron que las compañías de los dos flancos habían sido obligadas a retroceder y que los moros los cercaban. No les quedaba más remedio que echar a correr y tratar de pasar entre ellos. Corrieron cien metros, se detuvieron, hicieron fuego, volvieron a correr otros cien metros. Así escaparon, huyendo como conejos, sin abandonar sus ametralladoras. Al cabo de trescientos metros se detuvieron y empezaron a hacer fuego seguido. El Gordo manejaba el arma automática. Disparó hasta agotar la cinta. Los moros caían como muñecos; pero los que quedaban estaban resueltos a tomarlos prisioneros.

Repentinamente, Sabranek y el Gordo echaron a correr con las ametralladoras contra el grupo de moros que defendía una loma. Gritaban como salvajes. Desaparecieron del otro lado de la loma. Me recordaron a Laurel y Hardy... No he vuelto a verlos. Creo que los mataron.

EL MENSAJE DE PORTUGAL

Durante el bombardeo, sólo una bomba de cada diez explotaba. Era una cosa extraña. Además, los fascistas nos bombardeaban con bombas pequeñas. Sin duda, ya no les quedaban de las pesadas. Las bombas rebotaban en el terreno, y de cuando en cuando explotaba una como por accidente. Caían las unas sobre las otras... ¡y nada!

Era muy extraño. Que algunas no exploten es cosa natural; pero tratándose de tantas... Dos de los nuestros que habían sido mecánicos de la aviación y conocían algo el mecanismo de aquellas bombas, comenzaron a destornillar los fusibles de percusión para examinarlas. El primero que lo consiguió, se volvió agitando los brazos como aspas de molino, mostrando un papelito escrito a máquina. El otro encontró también uno semejante. Era el mensaje de los obreros portugueses: "Esta bomba no explotará."

Llegaron los mensajeros, y los dinamiteros fueron a luchar contra los tanques. Con los ojos fijos en la cresta de la loma, esperábamos la aparición del primer monstruo acorazado.

—Hay un campesino que quiere hablar con usted. Ha atravesado las líneas fascistas.

Seguí al soldado hasta donde estaba el campesino, rodeado por los aviadores, que lo interrogaban. Sus respuestas eran temerosas, vacilantes. Al aproximarme, vi su rostro de perfil: el perfil alargado, fino, prominente del campesino español: los mismos que lucharon contra Napoleón. Para completar la ilusión no habría más que substituir la gorra con

(Continúa en la página 22)

¡Que todos comprendan la necesidad imperiosa espacio como en el mar y en la tierra!, dice

Por **RAUL ALEJANDRO APOLD**

SUS bodas de plata sorprenden a la aviación militar argentina en pleno desarrollo. Marcha ahora con rumbo definido. Puede asegurarse que si no surgen hechos imprevistos, antes de mucho alcanzará la eficiencia que exige desde hace tiempo la importancia que el país ha conquistado en el concierto internacional. Tendremos verdadera aviación militar.

Y decimos que tendremos *verdadera aviación militar*, porque llegaremos a contar con las máquinas de guerra de que carecíamos, situación que nos colocaba en un plano de injusta y bien clara inferioridad con respecto a la aviación de más de un país sudamericano. Y al contar con tales elementos, tan indispensables, el brillante conjunto de oficiales que constituyen la aeronáutica militar podrá mejor ejercer — ahora con medios excelentes — la carrera, plena de sacrificios, a la cual han consagrado su vida. El buen piloto tendrá así el complemento que tanto urgía: buenos aviones.



El general Armando Verdaguer, comandante en jefe de las fuerzas aéreas, posa para MUNDO ARGENTINO el día que nos formuló las declaraciones que publicamos.

ES preciso que se sepa que contamos con un número apreciable en cantidad, de valores realmente positivos. Aquí, en nuestras bases militares, se vuela tan bien como en las mejores del mundo. Esta es la verdad absoluta. Más de un oficial argentino destacado en misión especial en el etranjero ha llamado notablemente la atención en los aeródromos más reputados. El piloto militar tropezaba en el país con la carencia de elementos modernos. Y en la lucha desigual, el valor personal suplía esa ausencia de medios. Ahora, la adquisición de buenas máquinas, al par que llenará una necesidad de la Nación, tendrá la grata virtud de exhibir limpiamente la calidad de nuestros oficiales aviadores.

Recordamos ahora — ante la fecha que se conmemora — El Palomar de 1912. Quien estas líneas escribe vestía en ese entonces pantalones cortos y ya merecía el honor de la amistad de Jorge Newbery, Alberto R. Mascías, Teodoro Fels, Zanni, Origone, Goubat, Agneta, Escola, Brihuega, Biedma, Casavega, Pérez Ferreyra, Juan Carlos Ferreyra y tantos otros que fueron haciendo la aviación militar. Con muchos de ellos tuvimos la suerte de volar, en los inolvidables Farmans y Blériots. Vivimos desde entonces en nuestro tan agitado mundo aeronáutico. Y cuando observamos ahora las magníficas construcciones que se levantan en El Palomar y recordamos los primitivos y precarios hangares que formaban todo el aeródromo militar — que entonces se nos antojaban muy importantes, — es cuando asignamos toda la significación fundamental que tuvo la obra patriótica y desinteresada de nuestros pioneers.

No nos sorprendió, pues, que tardes pasadas, cuando visitamos en su residencia particular al comandante en jefe de las fuerzas aéreas del Ejército, general de brigada Armando Verdaguer, nos dijera, al evocar los días iniciales y ya lejanos de la aviación militar:

—El ejército y el país, amigo periodista, tienen una deuda de gratitud contraída con el Aero Club Argentino. No puede ni debe olvidarse la labor formidable que llevó a cabo bajo las directivas de Jorge Newbery. Debe tenerse siempre presente que fué esa institución quien con sus elementos propios y con los que obtuvo de fuertes firmas comerciales, permitió e hizo posible que el 8 de septiembre de 1912 se inaugurara oficialmente la Escuela de El Palomar, que el Poder Ejecutivo había creado por decreto del 10 de agosto. Por ello conceptúo que en estos momentos en que se festejan estas bodas de plata, es deber elemental e ineludible asociar, en la grata celebración, al Aero Club Argentino. Importa ello un acto de estricta justicia.



El general Verdaguer con el jefe del Estado Mayor de las fuerzas aéreas, Coronel Jorge J. Manni, que desempeña además el cargo de comandante accidental de la División Aérea número 1.

EL general Verdaguer, que con tanto celo y con verdadera y clara comprensión del complejo problema del aire, ejerce en estos momentos el comando supremo de nuestra aviación militar, tuvo, en época anterior, fugaz intervención en el arma aérea. Siendo oficial, realizó numerosos vuelos como pasajero. Le mostramos, con gran sorpresa de su parte, el recorte de un diario de 1915 que hace mención de una salida efectuada como acompañante del experto piloto de Nieuport — los aviones "cucos" de entonces — Alejo Tinao Planes. Voló también con Zuloaga, y con otros. Siendo profesor de la Escuela Superior de Guerra, pidió a las autoridades militares, en 1919, su traslado a El Palomar para seguir un curso de observador. Estuvo allí seis meses, recibiendo, asimismo, lecciones de vuelo que le impartía el hoy coronel Antonio Parodi. Fué luego, durante un año, profesor de táctica y reconocimiento aéreo en la Escuela de El Palomar.

Alejado de tales actividades, siguió, no obstante, con interés las alternativas de la aeronáutica militar de manera que, cuando el año anterior se produjo su designación para el alto cargo de comandante de la División Aérea Nº 1, encontró a este distinguido jefe con claro conocimiento de las necesidades de esta poderosa arma, cuya dirección ejerce ahora con autoridad.

HABLAMOS largamente con el general Verdaguer. Nos hace notar la importancia que adquirirá nuestra aviación militar con los elementos que acaban de comprarse en el extranjero. Con inusitado entusiasmo nos refiere proyectos interesantes.

—La fábrica de Córdoba — nos dice — es un organismo admirable, que nos debe llenar de legítimo orgullo. El trabajo allí no se ha interrumpido en ningún momento, como se ha dado en decir. Tiene ella un personal extraordinariamente capacitado. La mano de obra es magnífica. En estos días se está dando término a la construcción de una serie de 30 motores Wright de 720 caballos de fuerza, cuyos resultados descontamos óptimos. Además — y esto es de suma importancia, — hemos comprado las respectivas licencias de dos máquinas extranjeras, y puedo desde ya asegurarles que los aviones similares que se

de ser tan fuertes en el
el general Verdaguer

construirán en Córdoba, resistirán la más exigente comparación con los que ahora importamos.

SE expresa el general Verdaguer con entusiasmo contagioso. Todas sus palabras traducen las grandes esperanzas que tiene cifradas en nuestra aviación y en sus animosos pilotos, para los cuales tiene, a menudo, frases de paternal elogio.

Y seguimos con interés al general en sus declaraciones:

—A fin de año estarán ya en el país más de cien aviones adquiridos en el exterior. ¡Algo se hará con ellos!

En los años sucesivos la Fábrica de Córdoba nos suministrará el material que es indispensable si, como esperamos, cuenta con los seis millones de pesos que como mínimo son menester para que el notable establecimiento dé el rendimiento que holgadamente puede dar.

LE interrumpimos:

—¿Y los pilotos para tantas máquinas?

—Me alegro que hayan tocado ustedes este tema — dice, — pues me darán oportunidad para que les haga conocer, en sus lineamientos generales, un proyecto que llevaremos a la práctica casi con seguridad el año entrante. La actual fuente de reclutamiento de oficiales para la aviación no da, desgraciadamente, el rendimiento mínimo que se necesita. He estudiado el complicado asunto y lo he contemplado en sus diversos serios aspectos. Creo que hemos llegado a una solución satisfactoria.

—¿Y es?

—Acudiremos a los universitarios. Crearemos el curso que diplomará a oficiales de aviación. Llamaremos el año próximo a bachilleres y a universitarios de primer año que deseen seguir la aviación. Abriremos las puertas de la Escuela de Córdoba a la juventud argentina. No dudo un solo instante que serán muchísimos los que respondan a nuestra requisitoria. Realizaremos la selección indispensable. Luego de los consiguientes exámenes psicofísicos y de las reglamentarias experiencias en el aire, elegiremos a los más capacitados para el vuelo mecánico. Estos serán incorporados de inmediato a la Escuela de Aviación Militar, donde seguirán sus cursos. El primer año serán preparados militarmente y los dos siguientes les servirán para obtener el título de pilotos. Así, al cabo de tres años, serán no solamente aviadores, sino también "subtenientes de aviación".

—¿Oficiales de carrera?

—Exactamente, como los de las otras armas. Tendrá así el país el oficial de aviación y habremos resuelto el grave problema del reclutamiento que en estos momentos es de vital importancia para la aeronáutica militar. Del Colegio Militar se pueden obtener, anualmente, diez o quince aspirantes y cantidad tan exigua no satisface las necesidades cada día más crecientes de la aviación de guerra. Por ello acudiremos a las universidades. Con este procedimiento se incorporarán anualmente cincuenta alumnos, futuros pilotos y oficiales.

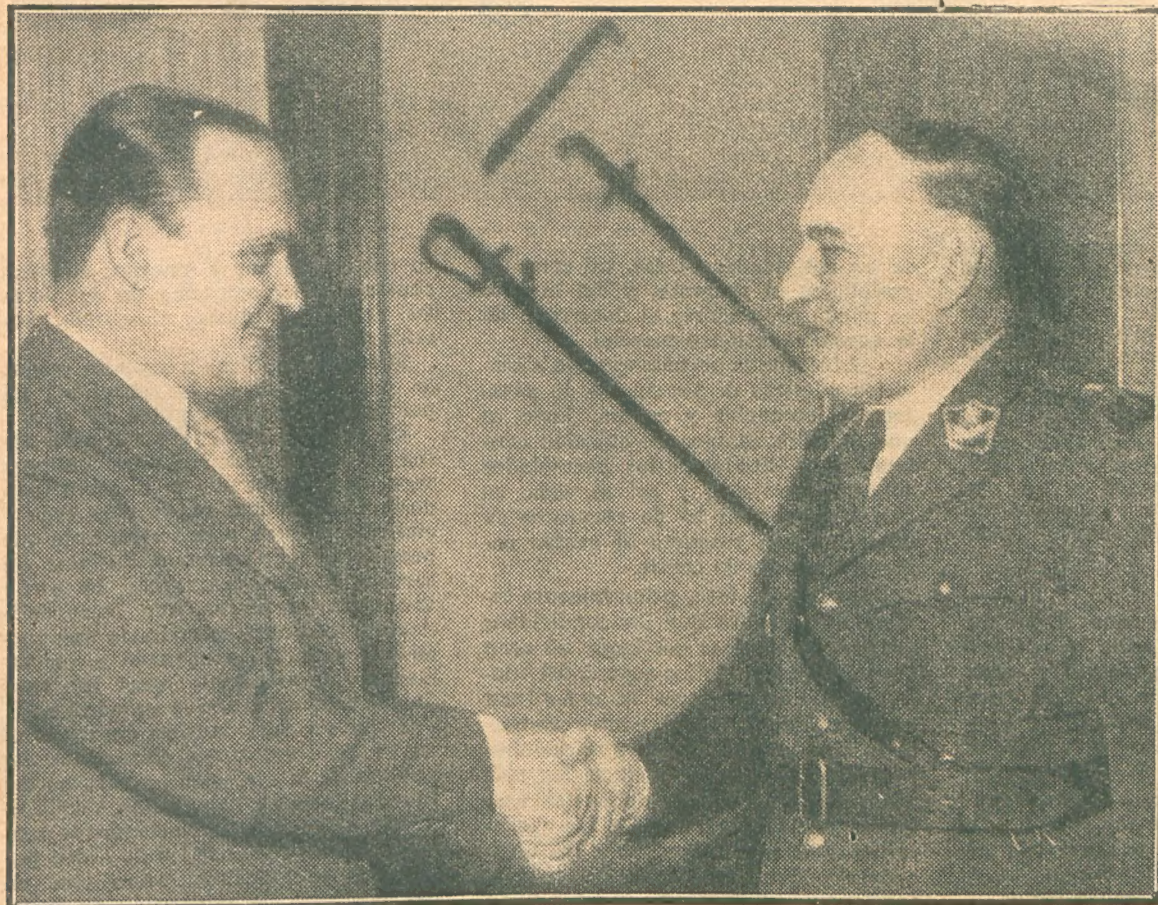
Comando de las Fuerzas Aéreas del Ejército
Comandante

Para "MUNDO ARGENTINO"

Desde 25 años hemos visto aviones y escuadrillas, en magnificos vuelos, confundir con el cielo los colores argentinos; hoy la aviación militar es una fuerza organica que ostenta su potencia cada vez mas eficiente, como promesa real de éxito en la defensa nacional.

Que todos comprendan la necesidad imperiosa de ser tan fuertes en el espacio como en el mar y en la tierra; que nos presten su confianza inspirados exclusivamente en el bien nacional es todo el estimulo que necesitamos, los soldados del ejercito del aire, para cerrar los claros y haciendo honor a quienes dieron su vida en sacrificio heroico, seguir adelante, con entusiasmos no superados, en un homenaje máximo a la Patria.

Buenos Aires, 10 de agosto de 1937



Nuestro cronista, después de recoger las valiosas declaraciones que transcribimos, se despide del general Verdaguer.

SURGE de la conversación — y se lo manifestamos al general, — la necesidad de formar la aviación de reserva, y escuchamos entonces:

—Ese es otro asunto que está estudiándose y que se resolverá a su tiempo. Es menester constituir esa reserva a que ustedes aluden. En ese sentido prestaremos ayuda a las entidades civiles. Acaso algún día organicemos una escuela civil a la cual tendrán acceso los pilotos de las instituciones civiles, como también alumnos. Así podrán ellos volar en nuestras máquinas de guerra, formándose, de esta suerte, verdaderos pilotos de la reserva. Es preciso dar a la aviación civil toda la importancia que tiene, como que es poderosa fuerza auxiliar en caso necesario.

Continúa el general Verdaguer tocando otros aspectos interesantes, y por supuesto, como era lógico, aparece el asunto primordial de la aviación militar: "la unificación". Y al respecto nos dice:

—A mi juicio, la unificación es fundamental. Más aún: es indispensable. No es posible continuar con los esfuerzos dispersos. En esa unificación reside el progreso rápido y firme de nuestro ejército del aire. Creo que a ello se llegará indefectiblemente y no dudo de que tal hecho, al consumarse, significará una obra patriótica de incalculables beneficios. Las grandes potencias han hallado en la unificación el verdadero secreto de su impresionante evolución y pujanza. Cuando aquí ocurra lo mismo, los resultados serán igualmente importantes y definitivos.

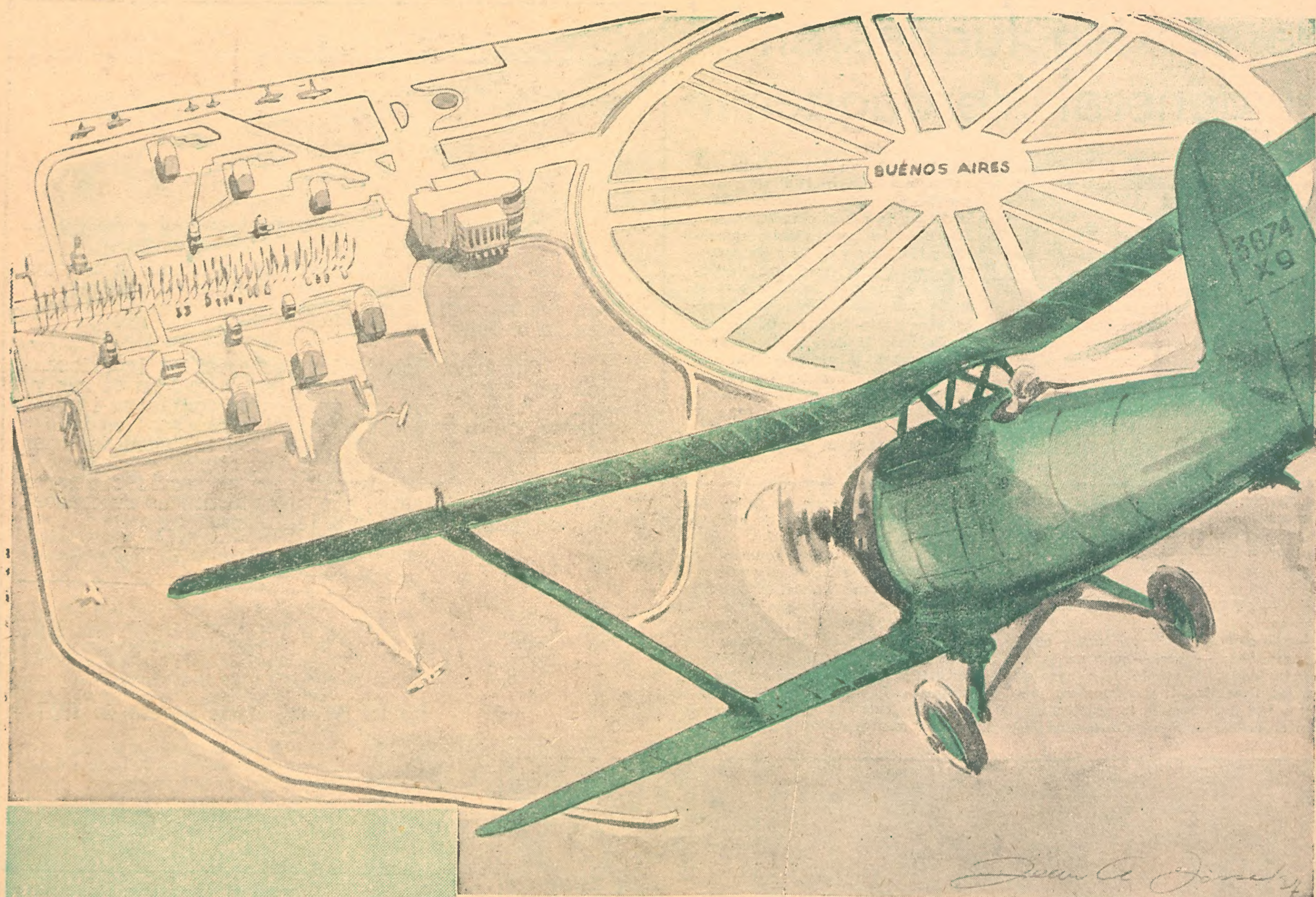
He dicho más de una vez que, así como no se puede concebir dos marinas o dos ejércitos en una misma nación, tampoco es dado admitir dos ejércitos del aire. Es evidente que tanto la marina como el ejército necesitan aviación para cumplir las misiones que les son inherentes, pero esa aviación auxiliar está destinada a cooperar con los comandos. Ve ella lo que éstos no pueden ver desde sus respectivos asientos.

Hace una pausa el general Verdaguer, y luego prosigue:

—Esta aviación, por definición, no constituye la fuerza que forma el poder ofensivo y defensivo de una nación en el aire. Considero que todo país que organiza sus fuerzas atendiendo su mejor eficiencia y economía, debe colocar a la aviación del ejército y de la marina subordinadas a un comando de fuerzas aéreas dado que, además de las economías evidentes que de ello se derivan, se obtiene una verdadera unidad de doctrina que asegura la mayor cooperación cuando las circunstancias exigen emplear las fuerzas armadas del país.

"En resumen — nos dice finalmente, **— la unificación es, a mi juicio, absolutamente necesaria.**

LA entrevista ha llegado a su término. Las declaraciones del comandante en jefe de las fuerzas aéreas del ejército importan la enunciación de propósitos categóricos cuya realización, a nuestro juicio, hará que nuestra aviación militar alcance la importancia y organización largamente anheladas.



Aún carecemos de aeropuerto en la capital

Por ANTONIO M. BIEDMA

De acuerdo con el proyecto existente, nuestro dibujante Josse ha imaginado lo que será el aeropuerto de Buenos Aires... si llega a construirse, como todo el mundo desea. Será un aeropuerto digno de una gran ciudad, llamada a ser un centro importante del tráfico aéreo comercial.

NADIE ignora en la actualidad que un avión, para poder partir y llegar a tierra necesita una amplia pista donde efectuar la corrida inicial o final, según sea la operación que deba realizar. Esta es, pues, la razón fundamental por la que se requieren dichas pistas, que dotadas de otras comodidades se llaman indistintamente campos de aviación, aerodromos, aeroplazas o aeropuertos.

Aún hay más.

Desde el punto de vista de las necesidades puramente aeronáuticas parecería entonces suficiente la existencia de una gran avenida para poder realizar las maniobras antes mencionadas; pero no es así. Dichas maniobras deben efectuarse siempre en contra del viento o, a lo sumo, con muy pocos grados de desviación de aquel sentido, lo que impone que la avenida se convierta por lo menos en cuatro, cubriendo, separadas en igual número de grados, la rosa de los vientos.

Luego, teniendo en cuenta el margen en que deben efectuarse con seguridad las maniobras de tierra y aproximación, se requiere que el contorno de aquellas pistas estén lo más despejado posible de obstáculos y totalmente desprovistos de aquellos cuya visibilidad sea dificultosa.

Por último, teniendo en cuenta el peso de los aviones y su adherencia al suelo, éste debe tener condiciones naturales de dureza o ser consolidado artificialmente, así como provisto de desagües para los días de lluvias, a objeto de evitar todo contratiempo.

Desde el punto de vista del tráfico o navegación, deben satisfacerse otras necesidades, como ser: iluminación adecuada para operaciones nocturnas; balizamiento de los obstáculos colindantes; faros de localización, radio para comunicaciones y orientación, indicadores de la dirección del viento, altura de las nubes y de información meteorológica.

Como se ve, todos estos requisitos responden únicamente a la necesidad de garantizar al máximo la seguridad de las actividades aéreas, tal como es posible en el presente, y sin lo cual no puede pretenderse el desarrollo de la aeronavegación comercial.

Afectada la aeronavegación a servicios públicos de transporte de pasajeros, mercancías y correo, justo es que aquellos campos de aviación contemplen y satisfagan las necesidades de estos servicios, y así es cómo en forma primordial ha de encararse su ubicación con respecto al centro comercial que ha de servir.

Determinada ésta, primeramente teniendo en cuenta que las condiciones propias aerológicas del lugar no sean negativas a la práctica segura del vuelo, ha de considerarse la máxima aproximación a aquel centro comercial; que las vías de comunicaciones y medios de transporte sean los más eficientes, que las dependencias aseguren la mayor facilidad a las operaciones y el mejor confort a los utilizadores, clientes, pasajeros y visitantes.

Construído así el aeropuerto, no deberán descuidarse las medidas de seguridad que toda agrupación edilicia o población requiere, sea en materia de orden interno, peligro de incendios, accidentes, etc.

Por último, desde el punto de vista de urbanismo, dada la gran superficie de los aeropuertos, estimada en un mínimo de 100 hectáreas cuadradas, población, actividades que en ellos se desarrollan, etc., es necesario contemplar el problema que ha de constituir su tráfico interno y externo; embellecimiento e higienización de sus locales, calles y jardines; alumbrado, barrido y limpieza.

Queda, pues, dicho a grandes rasgos lo que debe ser en la actualidad un puerto para los navegantes del aire.

Sin estos puertos, la navegación aérea no podría desarrollarse. Faltaría seguridad, y con ello se alejaría toda posibilidad de una explotación comercial racional que, a la postre, es la que permite aquel desarrollo. Instalar un servicio público desprovisto de esta verdadera protección, aun fuera deficiente o mediocre, constituiría una verdadera aventura condenada a un inmediato desastre que ojalá lo fuera únicamente en el orden económico.

Y que ya estas inútiles experiencias no se realizan, surge claramente del análisis de la evolución operada en las líneas aéreas en explotación, donde, a la par de factores exclusivamente económicos, se ve incidir los de orden puramente aeronáuticos, sobre todo en los momentos de renovación de material de vuelo que en su propia evolución ha ido acrecentando la importancia de aquellas exigencias.

NECESITAMOS AQUI UNA ORGANIZACION AERONAUTICA TERRESTRE

Estos son, entonces, los motivos por los cuales en nuestro país se brega incansablemente por que se encare de una vez por todas la organización aeronáutica terrestre la que demorada injustificablemente, está conspirando muy seriamente contra el porvenir de nuestra aeronáutica mercante, única fuente natural de reserva de las fuerzas aéreas de la Nación.

Ilustración de JEAN A. JOSSE

Retrasada enormemente con respecto al progreso de la aeronáutica, no ha de tardar el día en que veamos levantarse en nuestras fronteras verdaderas barreras que impidan la llegada de las modernas unidades ante la ausencia de puertos seguros para sus operaciones, debiendo convertirse nuestras líneas internas en modestísimas subsidiarias. Y en cuanto a sus utilizadores, no es difícil que con el aceleramiento operado en los horarios ferroviarios y la portentosa obra vial que se está ejecutando, los veamos desviarse, por razones de precio y comodidad, hacia otros sistemas de tráfico.

No es, entonces, impaciencia injustificada la que se evidencia en el ambiente aeronáutico por el establecimiento de un aeropuerto en nuestra metrópoli y en las principales ciudades del interior, y no es tampoco que con ello se pretenda servir intereses particulares de la aeronáutica, por cuanto ésta atiende los complejos de todo el país.

Así es de creer que sea, desde que se advierte en todo el mundo civilizado una intensa asistencia oficial a la aeronáutica sin reparar en proteccionismos herméticos que no condicen con la naturaleza de los servicios y beneficios que de éstos se derivan.

Por eso no deja de ser interesante, cuando se habla de la necesidad imperiosa de dotar de un aeropuerto, por lo menos, a Buenos Aires, perfilada ya como cabecera de las líneas internacionales del sistema panamericano y europeo, pasar revista, aun también en forma somera, a los aeropuertos que sirven a las principales ciudades del mundo, entre las que debe considerarse, a justo título, la nuestra.

Pero sin necesidad de ir a buscar ejemplos en Norte América o Europa, los tenemos, diremos, al alcance de la mano, en nuestros propios países vecinos que, con gran comprensión del momento y aguda visión del futuro, ya los tienen construídos como Chile en Santiago y Perú en Lima, o en construcción, como Brasil en Río y el Uruguay en Montevideo.

Aparejadas estas obras y contrastando con nuestra indolencia, libradas en el mejor de los casos a la iniciativa privada pura con infinitos riesgos futuros, aquellos países han efectuado una preparación tal del terreno, que la aeronavegación puede efectuarse con razonable garantía hacia todos los principales centros comerciales, industriales y de producción.



Le Bourget, junto a París, era ya un gran aeropuerto, pero el extraordinario desarrollo adquirido en los últimos años por las líneas aéreas en Europa, obligó a hacer grandes ampliaciones como muestra el grabado.

Así tenemos Chile, para seguir el mismo orden anterior, con aeropuertos en las ciudades que se indican; pero, entiéndase bien, ciudades que cuentan con servicios públicos permanentes aeronáuticos y no que sólo poseen simples campos de oportunidad: Arica, Iquique, Antofagasta, Copiapó, Coquimbo, Ovalle, Valparaíso, Santiago, Chillan, Concepción, Corral, Talcahuano, Puerto Montt, Palena, Puerto Lagunas, Puerto Aysen, Magallanes, Temuco, Caldera, Papudo y Constitución. Total: 21

Perú: Tumbes, Talara, Paita, Puira, Pimentel, Pascamayo, Trujillo, Chimbote, Lima, Pisco, Ica, Camana, Mollendo, Tacna, Arequipa, Maldonado, San Ramón, Masisea, Contamana, Iquitos, Cajamarca, Huaraz y Callao. Total: 23.

Bolivia: Cochabamba, Santa Cruz, Todos Santos, Trinidad, Roboré, Puerto Suárez, Villamontes, Yacuiba, Oruro, La Paz, Charagua, Lagunillas, Tarija, Santa Ana, Sucre, Vallegrande, Totora, Mizque, Aiquille, Pasorapa, Omereque, Comaraja, Pulquina, Mataral, Valle Abajo y Uyuni. Total: 26.

Brasil: Belem, Sao Luiz, Amaracao, Camocin, Fortaleza, Areia Branca, Fdo., Noronha, Natal, Cabelledo, Recife, Joao Pessoa, Maceio, Aracaju, Bahía, Ilheos, Belmonte, Santa Cruz, Palmeira, Caravellas, Victoria, Río de Janeiro, Santos, Paranagua, Sao Francisco, Florianópolis, Porto Alegre, Pelotas, Río Grande, Curralinho, Gurupa, Prainha, Santarem, Obidos, Parintins, Itacoaliara, Itazahy, Bagé, Manaos, Sao Paulo, Bauru, Lins, Pennapolis, Aracatuba, Tres Lagoas, Campo Grande, Aquidauana, Corumba, Porto Joffre, Cuyaba, Sao Carlos, Río Preto, Ribeirao Preto, Franca, Uberaba, Curityba, Joinville y Livramento. Total: 57



El aerodromo de Tempelhof, en Berlín, es uno de los más importantes de Europa, por sus dimensiones y su movimiento diario. Ello ha hecho necesario efectuar grandes ampliaciones que abarcarán el espacio que marca el círculo hecho en la fotografía.

Uruguay: Rivera, Salto, Paysandú, Melo y Montevideo. Total: 5.

En cuanto a nosotros, no obstante la mayor abundancia de grandes centros comerciales o industriales, superficies territoriales y facilidades naturales, población, economía, etc., sólo se cuentan, aparte de los aerodromos preparados por las instituciones deportivas, que sólo por excepción podrían ser utilizados como aeropuertos de líneas regulares, teniendo en cuenta las características de las unidades modernas, con los que han sido organizados por las distintas empresas en explotación. Después de Buenos Aires, se tienen los de la línea a Chile, Mendoza, Córdoba y Villa Mercedes; a Bolivia, Tucumán y Salta; y los de la Patagonia, Bahía Blanca, San Antonio, Trelew, Comodoro, Puerto Deseado, Río Gallegos y Río Grande. Total: 13 poblaciones a las que llegan servicios aéreos.

Para concluir, baste decir, sin pecar de un pesimismo exagerado, que la obra del aeropuerto de Buenos Aires y las correspondientes a sus similares en las distintas ciudades del interior, constituyen ya el lastre más poderoso que frena los mejores propósitos nacionales o extranjeros en llevar nuestra aeronáutica al nivel que le corresponde en la República Argentina.



En Croydon, el aeropuerto que sirve a Londres, y que es uno de los principales de Europa, funcionan plataformas giratorias como la que muestra la fotografía. Ellas permiten colocar instantáneamente el avión en la dirección que necesita para remontar el vuelo.

LA FABRICA M

UNA DE LAS MAS MODERNAS DEL MUNDO



Vista aérea de la Fábrica Militar de Aviones de Córdoba, en la que puede apreciarse la importancia que desde el punto de vista industrial tiene esta moderna planta para la construcción de aviones. Hacia el fondo, en el lado derecho, se distinguen las nuevas instalaciones de la Escuela Militar de Aviación, inaugurada a fines del año pasado.



En esta fotografía aparece el personal superior de la fábrica, tanto civil como militar. En el centro, sentado, el mayor Alfredo Paladino, ingeniero aeronáutico, director de la fábrica.



En Córdoba se construyen aviones totalmente de concepción nacional. He aquí un avión de transporte Ae. T1, con motor Lorraine Dietrich de 450 caballos.



Uno de los ingenieros de la fábrica, provisto de un medidor especial, establece la resistencia de los tensores de un avión. Entretanto, otros técnicos observan atentamente el resultado de la operación que, aunque sencilla, es de la mayor importancia.



Dos técnicos de la fábrica aparecen en la delicada tarea de probar la resistencia de una hélice, para lo cual se valen de modernos instrumentos de precisión.

A MILITAR DE AVIONES DE CORDOBA



Uno de los pabellones de la fábrica destinados a montaje y reparación de motores. Este taller, lo mismo que los demás de la fábrica, cuenta con las maquinarias más modernas, que lo capacitan para prestar un servicio excelente.



Vista del gran túnel aerodinámico que se emplea para los ensayos de los modelos de aviones que se construyen. Ahí se prueban asimismo las condiciones aerodinámicas del material por medio de fuertes corrientes de aire producidas artificialmente.



He aquí otro de los aparatos que produce nuestra fábrica militar. Es un avión de caza Dewoitine, motor Lorraine Dietrich, de 450 caballos, que se construyen con licencia de la casa Dewoitine de Francia.



El técnico de la casa se dispone a colocar dentro del túnel aerodinámico un modelo de avión en miniatura, para estudiar sus diversas reacciones en medio de las corrientes de aire. En esta forma, cuando se construye el avión grande, ya se conocen exactamente sus características aerodinámicas.

Fotos Camera Talks.

DATA SU FUNDACION DEL AÑO 1926

RESPONDIENDO a un plan general, tendiente a independizarnos del extranjero, en lo que a la provisión de materiales de guerra se refiere, en abril de 1926, siendo Presidente de la Nación el doctor Marcelo T. de Alvear y ministro de la Guerra el general Agustín P. Justo, fué presentado el proyecto de creación de la Fábrica Militar de Aviones a instalarse en Córdoba. En septiembre del mismo año fueron aprobados por el Ministerio de Guerra los planos respectivos, y el 4 de octubre se licitó el primer pabellón; pero la piedra fundamental sólo se colocó el 10 de noviembre. Las obras iniciáronse el 10 de enero de 1927. Dos años después, puede decirse que ya se hallaban terminadas las tres grandes secciones en que se divide, es decir: 1º — Dirección: que comprende los servicios de fabricación, estudios técnicos, documentación y administración. 2º — Talleres de fabricación de células y hélices, y 3º — Talleres de motores.

La Fábrica Militar de Aviones de Córdoba puede compararse — no en magnitud ni en la importancia de su fabricación, pues para ello se precisarían grandes capitales, — con las mejores del mundo, pues es una de las más completas y con mejores laboratorios. Por otra parte, nuestra fábrica se halla capacitada no solamente para la construcción integral de aeronaves, sino que sus servicios técnicos cuentan con elementos suficientes para encarar cualquier investigación aerodinámica. Puede construir, asimismo, los tres elementos del avión: célula, motor y hélice.

Cuenta con cerca de cincuenta pabellones, separados unos de otros y dedicados a distintos trabajos. En cada uno de ellos pueden trabajar simultáneamente cincuenta obreros con toda comodidad, bajo la vigilancia del jefe del taller. En total, cuenta la fábrica con personal que alcanzó a un millar, entre técnicos, empleados y obreros. La fábrica comenzó a construir aviones de escuela tipo Avro Gosport, aviones de caza Dewoitine, motor Lorraine y Bristol de transformación. Posteriormente se encaró la fabricación de aviones "prototipos" de turismo y escuela. Algún tiempo después se fabricaron los aviones de transporte, utilizados en la línea nacional a Córdoba, y por último los aviones "prototipo" de bombardeo livianos con motor Curtiss Wright 715.

Es probable que nuestra fábrica comience próximamente la construcción de aviones a base de licencias adquiridas en el extranjero, y especialmente aquellos tipos que el gobierno está adquiriendo ya para la aviación militar.

El primer director de la fábrica fué el ingeniero Francisco Arteaga. Luego fué reemplazado por el mayor ingeniero aeronáutico Bartolomé de la Colina, y actualmente desempeña estas funciones el ingeniero aeronáutico Alfredo Paladino.

Aviones criollos en el cielo de Buenos Aires



Provisto de un aparato de precisión, el técnico especializado analiza los materiales a emplearse en la construcción de aeroplanos.



Este es un aparato destinado a establecer matemáticamente el límite de resistencia de ciertos materiales que se emplean en los aviones criollos.



En el último desfile aéreo del 9 de Julio, nuestro fotógrafo tomó esta vista de Buenos Aires desde un avión. En ella aparecen dos aparatos de bombardeo liviano, Ae. M. O., de concepción nacional, construídos también en Córdoba.



Aspecto que ofrece durante la labor otro de los pabellones de la fábrica, donde se cumple la delicada tarea de construir las alas de los aviones.

Fotos Camera Talks.

FOTOS CAMERA TALKS

ASI TRABAJAN NUESTROS FUTUROS PILOTOS MILITARES



El director de la Escuela Militar de Aviación, con asiento en Córdoba, mayor Aristóbulo E. Reyes, llevando como pasajero a un alumno, se dispone a realizar un vuelo de verificación.



Sobre la base, uno de los monoplanos de caza Dewoitine en pleno vuelo de entrenamiento.



Ejercicios de vuelo en escuadrilla, en formación de V, cuya corrección habla elocuentemente de la preparación de los alumnos.



La misma escuadrilla anterior, sobre la ciudad de Córdoba, efectúa cambios de formación, adoptando la de línea frontal.



Un avión de caza, sorprendido por el fotógrafo en pleno viraje.



Una vista aérea de la nueva Escuela Militar de Aviación en Córdoba. A la izquierda alcanzan a divisarse las construcciones de la Fábrica Militar de Aviones.

FOTOS CAMERA TALKS

MAS DE

PAIS	PERSONAL	AVIONES	
U. R. S. S. . .	85.000	3.300	(A)
E.E. UNIDOS.	?	2.320	(B)
G. BRETAÑA.	55.000	2.237	(C)
FRANCIA . . .	40.000	2.000	(D)
ITALIA.	26.000	2.200	
ALEMANIA. .	25.000	1.600	(E)
JAPON	15.000	1.300	
RUMANIA. . .	10.550	750	
POLONIA . . .	8.000	800	
CHECOSLOVAQUIA	6.600	600	
YUGOSLAVIA	5.000	450	
BELGICA. . . .	2.500	340	
HOLANDA. . .	1.000	420	
ARGENTINA .	?	300	(F)
BRASIL	?	250	(G)
SUIZA	1.600	125	
CHILE	?	60	

Datos publicados a fines de 1936 por el senador y ex ministro del Aire, de Francia. M. Laurent-Eynac.

(A) La cifra de 3.300 no es segura.

(B) El presidente Roosevelt aprobó el proyecto de llevar a esta cifra las fuerzas aéreas de Estados Unidos.

(C) Según el nuevo programa, que comprende la aviación marítima y la aviación del exterior.

(D) Una buena parte de esa cantidad debe ser reemplazada por aviones modernos.

(E) El plan de Goering preveía 1.000 aviones militares para fin de 1935 y 1.600 para fin de de 1936.

(F) Esta cifra se alcanzará cuando se complete el actual plan de adquisiciones, lo que ocurrirá a mediados de 1938. A fin de este año dispondremos de 150 aviones.

(G) Cifra de principios de este año.

VEINTE MIL AVIONES DE GUERRA HAY EN EL MUNDO

Por LUIS RAYMONDE



LA técnica, orientada en el sentido de nutrir a los ejércitos del mundo de los más desarrollados elementos de guerra, ha hecho de la aviación un arma. La cuarta arma. Tal vez la más poderosa en una guerra de nuestros tiempos, de la cual la lucha española, prolongada a través de un año, anticipa sus características y sus horrores. Al aproximar distancias, la aviación, que tuvo en su hora inicial la indiferente consecuencia para los pueblos de un deporte audaz, hace posible la rapidez extraordinaria de las maniobras militares que jamás pudo suponer la antigua táctica militar, localiza la acción guerrera en los aires, sobre las ciudades, y varía todas las características principales de la lucha armada. La contienda europea del 14 dijo esta nueva realidad de la guerra. La actual lucha española define, en una proporción grande en el drama pero pequeña en el horizonte actual, el carácter de la nueva guerra con la intervención de la aviación al servicio de las fuerzas beligerantes. La guerra futura anulará los valores personales del combatiente que se pudieron exponer en la lucha cuerpo a cuerpo de las antiguas batallas y reducirá las acciones a los grandes ataques de la artillería y la aviación. La idea exacta del papel que corresponderá jugar a la aviación militar en las guerras futuras lo aclara, también, la atención que en la acelerada e inquietante preparación de la lucha prestan los dirigentes de los grandes estados a la confección apresurada de aparatos armados y al adiestramiento y multiplicación de las más perfectas escuadrillas. Todos los presupuestos de guerra de los distintos países que participan en la angustiosa carrera armamentista asignan sumas importantes a la organización y perfeccionamiento de la aviación militar. Asistimos en nuestros días al desarrollo en progresión geométrica de los elementos de la cuarta arma. La aviación.

1912. LOS PRIMEROS AVIONES MILITARES

Cuando hacia el año 1912 la aviación había recorrido las primeras distancias; su desarrollo, como deporte audaz, tomaba nuevos impulsos y se realizaban importantes ensayos de elevación y permanencia en el aire, los ejércitos de Italia y Turquía combatían. En esa guerra tuvo aplicación primera la aviación. Se le ensayó como arma. Turquía encomendaba a un aviador francés la organización y dirección de una escuela de aviación y llegaban a su capital para dársele un destino guerrero varios aparatos de fabricación francesa. Los italianos, a su vez, calculando las proyecciones favorables para sus armas de los primeros ensayos aeronáuticos aplicados a la guerra, dirigían al frente de Trípoli sus aviones con el propósito de efectuar vuelos de reconocimientos de las posiciones enemigas y someterlas, también, al de sus bombas y explosivos. Se contrataban en el extranjero a los pilotos, que avaluaban en una cantidad conveniente de francos, que podía ser de cuarenta o sesenta mil por mes, su actuación, y se les enrolaba en los ejércitos en lucha. Esta guerra, que ofrece al investigador actual y a la futura historia de la aeronáutica el primer antecedente de la aplicación de la aviación en la guerra, ofrece asimismo el primer antecedente de la contratación y participación de aviadores extranjeros en los distintos frentes de lucha, práctica que en la actual guerra civil española se ha intensificado al extremo de asignar a la misma el carácter de una guerra de armas internacionales.

1937. ESPAÑA

El tema de la aviación militar cobra actualidad con el drama español. Las principales ciudades de la península han sufrido los efectos de los bombardeos y ninguna con la intensidad que Madrid. El empleo de la aviación en esta guerra tendrá el sentido de un ensayo de aplicación de la misma para las potencias europeas que asisten a la lucha o han concretado en apoyo su simpatía por uno de los dos bandos en pugna.

Aviones de bombardeo livianos, de la Real Fuerza Aérea Británica, en una impresionante picada, realizada durante las últimas maniobras.

He aquí la cabina de combate, movible, de un avión militar inglés. Desde ella se puede hacer fuego en todas direcciones.

LOS ARMAMENTOS AEREOS

Hay hoy poderosas aviaciones de guerra. Las principales potencias cuidan de nutrir con nuevos aparatos, que adaptan las últimas expresiones de la técnica, sus respectivas fuerzas armadas. En la precipitada carrera de los armamentos aéreos emprendida con inquietante expectativa y tensión el aspecto de la aviación preocupa a la Europa que se arma. Un comentarista autorizado, que es senador francés y fué ministro de aviación, Laurent-Eynac, afirmaba hace poco: "El curso de los armamentos aéreos es francamente desenfrenado. Tiene un ritmo fantástico. Las industrias especializadas de cada país son movilizadas y nacionalizadas. Todas las grandes potencias tienen un mismo objetivo: la supremacía del aire, a la que consideran un factor determinante en la guerra que se avecina." Esta es la opinión del comentarista francés. La realidad no las autoriza. Hay actualmente empeñada una lucha entre las potencias que persiguen munirse de los más perfectos y desarrollados elementos de la aviación. Para el mismo comentarista, cuya opinión en este caso no puede sorprender en virtud de su nacionalidad, corresponde a la Alemania del señor Hitler la responsabilidad de haber dado la señal de partida en esta carrera armamentista.

RUSIA SE PREPARA PARA LA GUERRA AEREA

Alemania hitlerista ha puesto en evidencia su preocupación de armarse. En lo que a la aviación respecta, hay en su territorio y controlados por el gobierno nazista alrededor de cincuenta

(Continúa en la página 25)

COMO VIVEN LOS ALUMNOS DE LA ESCUELA MILITAR DE AVIACION



Este es el cuerpo de profesores de nuestra Escuela Militar de Aviación. Durante un breve descanso conversan animadamente y dan muestras de buen humor.



Guitarra y mate son los compañeros de los alumnos del instituto durante las horas de descanso, cuando se quiere dar reposo al cuerpo y expansión al espíritu.

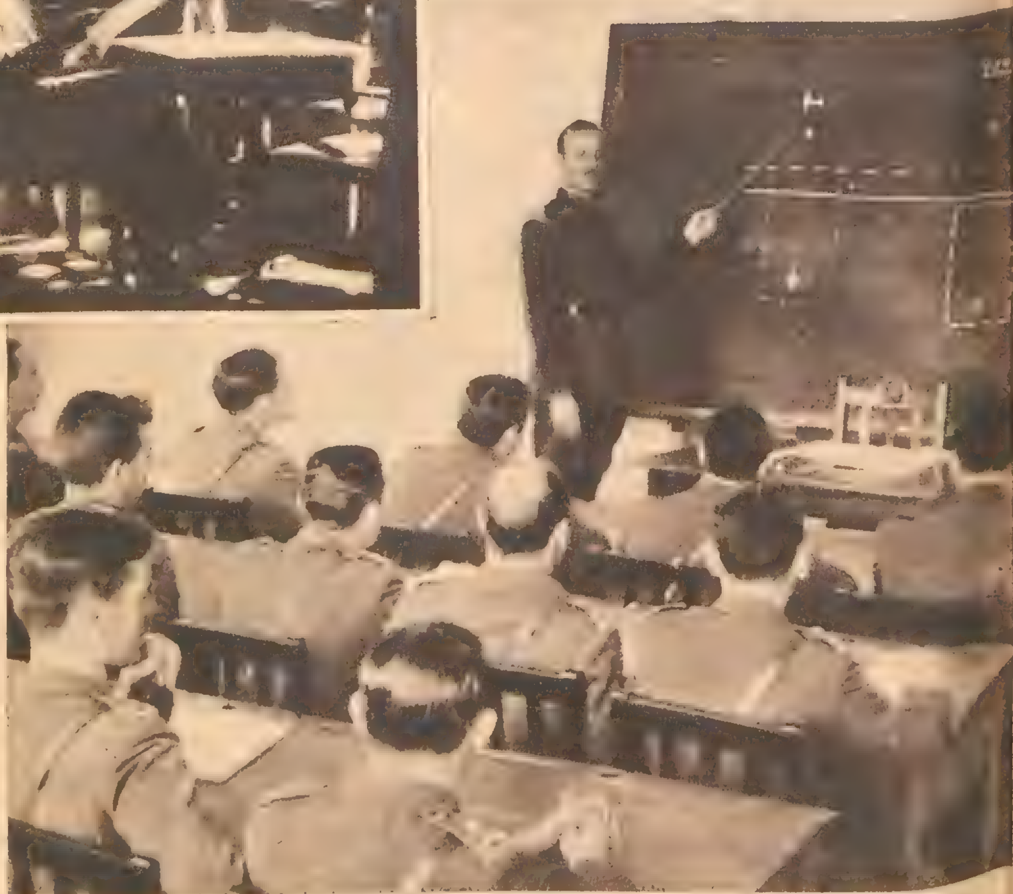


Hay que mantener el cuerpo no solamente sano, sino también lo más ágil posible, y para ello nada mejor que los ejercicios físicos, que los alumnos efectúan diariamente.



La tarea de hacer el despacho del día debe realizarse con suma atención.

FOTOS CAMERA TALKS



Con diagramas se dicta una clase de reglaje de tiro de artillería. Los futuros aviadores siguen atentamente las intrucciones del profesor.
Fotos Camera Talks.



Una clase diaria de esgrima contribuye al buen estado físico de los muchachos de la escuela de aviación.

LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES APOYA EL DESARROLLO AERONAUTICO

Por
ALBERTO GONZALEZ ALBARRACIN

UNA de las provincias argentinas que más se ha preocupado hasta hoy por resolver, siquiera parcialmente, el problema aeronáutico — dentro de su esfera de acción — es, sin duda, la de Buenos Aires. A principios del año pasado, se resolvió que, bajo la dirección del ministro de Obras Públicas de la provincia, ingeniero José María Bustillo, se



Plano demostrativo de la ubicación de los aerodromos en el interior de la provincia de Buenos Aires.

encarase un vasto programa aeronáutico y a tal efecto, el 3 de abril de 1936 se nombró una comisión compuesta de tres miembros encargada de formular un anteproyecto con vistas a dotar a la provincia de una conveniente infraestructura, conforme a su extensión, situación geográfica y recursos.

La comisión citada elevó sus conclusiones poco tiempo después, y ello dió origen a la ley 4488, sancionada por las cámaras provinciales el 28 de octubre del mismo año. Primera ley en materia de aviación civil que se promulga en nuestro país.

Dicha ley faculta al Poder Ejecutivo de la provincia a llevar a cabo la construcción de veintiún aerodromos y a dotarlos de las instalaciones indispensables para satisfacer las necesidades generales del tráfico aéreo, y a ellos pueden ser utilizados asimismo para servicios aéreos administrativos, contando ya con materiales propios la policía y el departamento de Obras Públicas.

En los veintiún aerodromos tendrán asiento otras tantas escuelas de pilotaje, las cuales, si formaran solamente cinco pilotos civiles por año, incorporarían a las reservas aéreas nacionales cien hombres anuales.

Como podría parecer excesiva la cantidad de veintiún aerodromos que contempla el proyecto de un solo Estado argentino, veamos, a lo que se ha llegado en los Estados Unidos de América:



El ministro de Obras Públicas bonaerense, ingeniero Bustillo, que apoya el desarrollo de la aviación dentro de ese Estado argentino.

La guía del "Bureau of Air Commerce" que publica el Departamento de Comercio de ese país, consigna y clasifica los aeropuertos estadounidenses como sigue, excluyendo las bases militares, que alcanzan a 92:

Aeropuertos federales, municipales y comerciales	1.241
Aeropuertos auxiliares	588
Campos de aterrizaje de emergencia	295
Aerodromos privados	61
TOTAL	2.185

En nuestro país, las cifras son:

Aeropuertos en campos y con instalaciones de propiedad particular	4
Aerodromos de instituciones particulares en campos arrendados	13
Campos de aterrizaje de propiedad fiscal, con instalaciones de propiedad particular (en los Territorios)	5
Campos de aterrizaje de propiedad fiscal, sin instalaciones (en los Territorios)	5
Aerodromos privados, varios, sin importancia	—
TOTAL	27

Las cifras establecen, pues, que nuestro país está muy lejos de toda proporción en la materia.

Transacción sentimental

Cuento por
J. OSCAR DALURZO



Acercóse, y mientras le tomaba el pulso, posó blandamente su diestra sobre su cabeza. No tenía temperatura, pero Elina mantuvo enredados sus blancos dedos entre las alas de cuervo del cabello de aquel hombre.

CORRIA aquel tren movido por la material ignición de la huella, negra como los destinos. Las formas imprecisas a la vera de los rieles desfilaban fantasmagóricas, y los árboles semejaban un "cocktail" dantesco de lo colectivo e ignorado. Tirados en los asientos, también a veces en el abrigo de un deshilachado poncho, iban en hacinamiento hombres y mujeres del pueblo, cosecheros los más, nómades de sus miserables viviendas escasamente hogareñas, hacia horizontes que ellos creían de pan llevar.

El viaje pesaba como una losa. Un rosario de horas trajinantes se había formado en aquel rodar desde el valle nativo hacia la urba. Opaca la luz, isba rodante que daba sensación de pocilga con deshechos de horra comida campesina y hedores de durmientes desaseados, todo contribuía a minar el propósito de repetir el viaje proletario en la transida Elina.

¿Cuántas veces había, en aquellas horas, puesto en orden sus ideas en una revista vertiginosa de sus años andados? Muchas..., y del cotejo de sensaciones, había quizá extraído, por razón de ambiente y de circunstancias, una conclusión pesimista, contra la cual se rebelaba. En la larga lista de sus condiscípulos, en la vastedad de su frecuentación desprejuiciada del mundo, no podía encontrar un vestigio del gran amor que siempre se espera, que ella esperaba; que en esa noche, precisamente, marcaba con su ausencia un vano terrible en el umbral de sus veinticinco años.

Pensaba: "¡No han encontrado en mí a una mujer!... Pero ¿acaso he encontrado yo en alguna parte a mi hombre?" Tras estas reflexiones, formaba decisión de centrarse. "¿Son, acaso, estas sensiblerías propias de una revolucionaria? ¿Soy yo, en alguna forma, insensible a los grandes dolores? ¡Cómo se burlarán mis camaradas cuando conozcan estas vacilaciones!..."

Pero apenas la pitada de la locomotora dejaba de hender las sombras como un agorero "¡Centinela, alerta!", Elina caía en nuevas reflexiones. Frente a ella, un enjuto campesino, rumbo al surco incierto, había pasado un viaje casi feliz junto a su compañero y a su hijuelo. Partieron el companage, bocado de gorriones casi; pero rieron de todo, y ese todo estaba entre ellos tres. Por vigésima vez pasó el guarda, precedido por los rayos sordos de su linterna. Tenía trazas de haberse echado un sueñito. Aspecto hosco y voz ronca de amanecido. Gritó: "¡Los Molles!", y con el portazo de salida, volvió a parecer más siniestro aquel vagón bamboleante. Por momentos esperábase la aparición de hombres con chambergos echados sobre los ojos, para gritar: "¡Manos arriba!" Pensando de esta guisa, Elina sufrió un escalofrío y se arrebujó más en su esclavina. Al tomar el sueño sonreía con el pensamiento en el fiasco que se llevarían los asaltantes que haber pudiesen al inventariar los exhaustos bolsillos de aquel archipobre vagón de segunda clase.

Se despertó por la falta de monorritmia. Frenos rechinantes. Campanadas. Pláticas fugaces del jefe de tal o cual parada. El crotar del silbato del guarda. La locomotora haciendo los ejercicios respiratorios rituales de una nueva partida. Todo eso, durante todo el día, y todo igual no la hubiera despertado del todo. Pero ahora ocurría algo más que eso. Ocurría, evidentemente, algo anormal. Voces que discutían u ordenaban. Iba a abrir la ventanilla, cuando alguien, en la plataforma, dijo: "¡Un herido! ¡Venían en automóvil para tomar el tren y se llevaron un puente por delante! ¡Uno de los paisanos parece que no va a llegar! ¡Pierde mucha sangre y se queja!..."

Elina púsose rápidamente de pie. Recomendó su pequeño equipaje a la campesina, y bajó presurosa, abrochándose el abrigo. Estaba alta la noche, y una opaca neblina daba a las cosas contornos fantasmales. Allí en la estación se movían luces borrosas a ras del suelo, y más arriba el farolazo de la parada figuraba el ojo sangriento de un cíclope. Entre el trajín se sentía el jadear de la locomotora, fastidiada tal vez por la espera, y con ansias de tajar la noche. La joven llegó, mojados sus pies por el rocío, chorreante de agua su melena rubia. Se clamaba por un médico. Poco le faltaba a Elina para serlo. Se oía gemir a un hombre. Se ofreció:

—¿Qué pasa? Yo puedo hacer algo.

De una ojeada dióse cuenta de que la cosa era grave. Puesto sobre un catre se hallaba un hombre con el rostro totalmente cubierto de sangre. A la opaca luz de los faroles, su aspecto no podía ser peor.

—¿Qué se piensa hacer? ¿Lo llevan? — interrogó la joven.

—Sí, señorita — le respondieron.

—¿Hay gasas, alcohol? ¿Se puede conseguir alguna inyección?...

—Aquí los trae el boticario.

En efecto, éste acababa de llegar, y entonces Elina ordenó:

—Súbanlo al coche dormitorio. Hay más luz y haré lo que se pueda hasta la próxima estación.

Mientras así disponía, había pasado agua por la cara del herido, el cual evitaba ahora quejarse. A la escasa luz, sus ojos se cruzaron con los de la joven, y murmuró:

—Gracias, señorita. No es nada...

Momentos después el tren había retomado su ritmo férreo. Auxiliada por dos comedidos, Elina procedió a un rápido reconocimiento del herido. Había fractura de costillas, contusiones en una pierna y el hombro derecho dislocado. Lo del rostro sólo afectaba, y no muy gravemente, a la nariz. Con relativa facilidad procedió a curar al herido, pero desde el primer momento, después de lavado el rostro, forzó su memoria para recordar dónde y cómo había visto aquella cara.

En la confusión, nadie le había dicho quién era aquel hombre. La sola referencia, y bien pobre por cierto, la tenía del que había anunciado el accidente: "¡Un paisano herido!"

Y ahora estaba sola con él, que por motivos de la conmoción, había caído en sopor. En la obscuridad del camarote, hecha para no molestar al herido, Elina se mantenía agazapada sobre el otro lecho, con los ojos bien abiertos, tratando de ver las facciones del paciente. Y lo conseguía, pues las tenía impresas en la imaginación. ¿Dónde había visto aquella cara? ¿Paisano? ¿Rústico? ¿Resero? ¿Labrador? ¡No tenía trazas de ello! Su vestido era de campo, eso sí; pero su cutis apenas tostado; sus manos fuertes y nervudas, pero sin el rastro devastador de la faena hostil. Frente amplia cabellera negra, abundante y crespa, cortada con gusto. ¡Y qué orgullo varonil! Bastó verla para que contuviera las quejas que, lógicamente, le debían producir tan graves heridas. Debía ser un resero por esto. Lo desmentían su tez y otros detalles; pero ese corazón de quebracho sólo era propio, según Elina, de un proletario. ¡Sólo un rudo trabajador podía haber soportado las curaciones sin un lamento! ¡Y sólo un esforzado corazón mostrarse dispuesto a largas horas de viaje por cumplir un compromiso!... ¡Quiza de amor!...

El lo había dicho:

—¿Es muy grave?

—No, compañero — le había contestado Elina.

Había sonreído ante ese compañero, para murmurar en seguida:

—Necesito estar en Buenos Aires mañana. Tengo un compromiso de honor.

—Duerma tranquilo y no hable. Yo también voy a Buenos Aires.

—Vale la pena de hacer el viaje tan maravillosamente acompañado — había murmurado, cayendo de nuevo en sopor.

Bajo tan dulces emociones, Elina dormitó, no supo cuánto; pero al despertar, el día lo hacía con ella. Su herido dormía con sobresaltos. Acercóse, y mientras le tomaba el pulso, posó blandamente su diestra sobre su cabeza. No tenía temperatura, pero Elina mantuvo enredados sus blancos

(Continúa en la página siguiente)

dedos entre las alas de cuervo del cabello de aquel hombre.

Apercibida de ello, los retiró; pero con esto volvió a reaparecer el desasosiego en el paciente. Volvió a posar su mano en los entremezclados bucles del mozo y creyó justificar su osadía diciéndose que con ello proporcionaba bienestar al herido. Los primeros rayos del sol mañanero atravesaron los cristales, y el mozo, tras un leve parpadeo, abrió lentamente los ojos. Vió brillar los rubios cabellos de Elina sobre su pecho, y con una leve sonrisa, dijo:

— Evidentemente, estoy muerto, puesto que he llegado al paraíso.

— Cállese — le dijo, riendo, con simulación severa Elina, — porque si no, me va a ver transformada en una bruja.

— Bueno. Me callaré, con la condición de que se quede en ángel.

— Es usted un valiente. Debe usted sentir fuertes dolores.

— ¿Dolores? ¡Si jamás me he sentido tan feliz!...

— Me complace escuchar tanta gentileza en boca de un trabajador.

El abrió grande los ojos, asombrados, y replicó:

— ¿Trabajador?... Sí... Efectivamente... Mayordomo.

— ¡Uf!... Los mayordomos tiran más al patrón que a los pobres peones. ¡Esos feudales chupasangre!...

— Hay algunos que no lo son.

Elina retiróse con exaltación del lado del paciente:

— Sí; defiéndalos. Todos, todos son unos explotadores.

El herido la miró con ojos más asombrados aún, grandes y hermosos ojos negros; largas las pestañas. Despues, dijo:

— Quizá tenga razón, señorita. ¿Por qué no me explica...?

— Sí; tengo razón, camarada. A eso voy a Buenos Aires. La oligarquía quiere quitarnos nuevamente los escasos derechos civiles que nos han acordado a las mujeres. Los patrones de estancia creen que todavía se vive en la época feudal, y que las mujeres debemos ser sus esclavas. "¡Marisabidilla!", me dice mi padre. "¡Pituco!", yo le digo a mi hermano. Creen que la tradición nos obliga a revolver el cofre de nuestras abuelas; a usar miriñaques y a aceptar como grandes partidos a mozalbetes estultos. ¡Nos quieren reducir a una función animal!... ¡Brutos!...

A la sazón, Elina se detuvo bruscamente. Su interlocutor se sacudía en convulsivas carcajadas, entrecortadas con involuntarios ayes que le arrancaba el dolor de sus heridas. Elina fué bajando lentamente su pequeño puño, que había crispado en el arrebato de su perorata, en tanto, abiertos los ojos, llenos de sorpresa hacia aquel hombre presa de un ataque de risa, risa que tenía sones nítidos, leales y viriles. Al fin interrogó:

— Pero..., ¿de qué se ríe? Usted está loco. ¿No ve que se hace daño? — Y con una ternura de que ella misma se extrañó, acercóse para examinarle los vendajes y obligarlo, dulcemente, a reclinarse. Empero, apenas había amenguado la risa, Elina comenzó a impacientarse: — Pero..., ¿quiere decirme de qué se ríe? ¡Imbécil!...

El hombre hizo reales esfuerzos para contener aquel ataque de hilaridad, pero fué peor. La traza de la linda muchacha, confundida primero, con sus dos manitas crispadas, encendidos los ojos y zapateando de ira, le producía una gracia enorme. Ella estaba junto a él con ambos puños en ademán de ser descargados sobre el pecho de aquel burlón. Entonces, él levantó su mano, libre de vendajes, y le tomó una de aquellas manos, en tanto, con mirada implorante de perdón, pidióle:

— Señorita...

— Elina — dijo ella secamente.

— Elina... Abra el puño.

Ella, maquinalmente, obedeció. Entonces el herido besó sin resistencias la palma de aquella hermosa manita, y tomándola dulcemente la posó sobre sus sienes, en tanto, agotado por la epilepsia reciente, caía de nuevo en sopor, diciendo:

— Así la concibo a usted, Elina... La mano lenitiva..., abierta..., amiga..., suave...

Ella insistió aún:

— Pero..., ¿acaso tengo algo que cause risa?...

Dándole suaves palmaditas en el brazo, aquel hombre replicóle paternalmente:

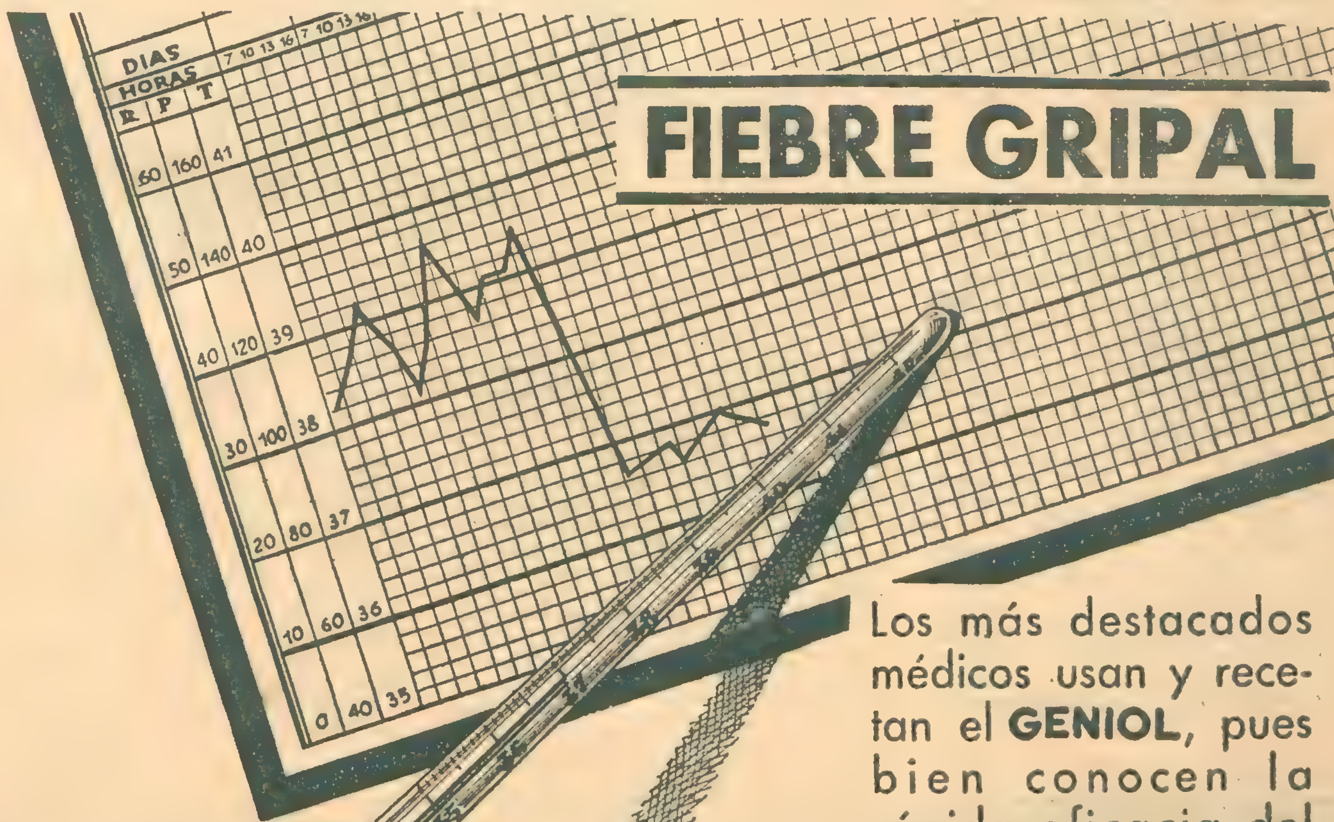
— No, chicuela... — Y el sueño lo venció.

Nunca como en ese momento había sentido Elina su feminidad. Un hombre, presuntivamente ignorante, tosco, entregado, vencido a sus cuidados, la había sometido a un extraño influjo. Primero la intriga de su rostro singular, y para ella familiar a la vez; su entereza para sufrir; su preocupación por llegar a cumplir un compromiso...; y ahora una risa extemporánea y hasta irreverente; osadía tranquila al tomarle la mano, besársela y darse plácidamente al sueño tras una especie de tirón de orejas desdeñoso: "¡No, chicuela!..."

Pensando a cuán mínima expresión había sido reducida su personalidad, afloró de nuevo su rebeldía, y retiró casi con violencia su mano de entre los cabellos de aquel gañán. Sí, porque, después de todo, había sido dominada por un rústico, y casi sin palabras. Esto la sacaba de quicio:

"Sólo faltaría ahora que se me manejara con gestos, con silbidos o a chasquidos de látigo", pensaba.

(Continúa en la página 25)





Así es la guerra

(Continuación de la página 7)

visera que lleva por un pañuelo anudado a la cabeza.

—¿Dice usted que quiere hablar conmigo? — le pregunté.

—No. Vengo a hablar con el comandante de la escuadrilla aérea.

—El es — le dijeron los aviadores.

El paisano entró en sospechas. Mi traje — los aviones saldrían dentro de media hora — no llevaba las insignias de mi rango.

—¿Puede dar orden que salgan los aviones? — me preguntó.

UNA EMPRESA PELIGROSA

Los pilotos lo rodearon, algunos con gesto amistoso; otros sospechando. Venía de las líneas enemigas... Lo llevé aparte. Me lo enviaba el Frente Popular de León. Los aviones fascistas estaban en la vecindad de su aldea. Atravesó las líneas y notificó a las autoridades de León. Inmediatamente me lo mandaron.

Confirmé, por medio de un llamado telefónico, la veracidad de sus palabras, y volví junto al campesino.

—¿Dónde están los aviones?

—En el bosque. Los fascistas han hecho claros entre los árboles, ocultándolos muy bien.

—¿Cómo es la pista?

—¿Qué? ¿El lugar de donde salen?

—Sí.

Hizo un dibujo largo y estrecho.

—Desde ayer están trabajando los soldados para hacerlo más ancho.

—¿Cómo está orientado?

Pensó un poco.

—De este a oeste — dijo al fin.

—¿Y el bosque?

—Hacia el este.

Eso quiere decir que los aviones enemigos tienen que remontar vuelo de este a oeste. El viento, que sopla con fuerza, viene del este, e, indudablemente, lo mismo pasa en Olmedo. El enemigo tendría que exponerse a graves peligros para elevarse si el campo está orientado como dice el campesino.

—¿Cuántos aviones hay?

—Hay doce grandes y seis pequeños... Anoche los vi.

No tenemos más que cuatro aviones a nuestra disposición. Si el campesino dice la verdad, bien vale la pena correr el riesgo de la aventura intentando una sorpresa contra el campo enemigo. Si miente, los aviones enemigos podrán levantar vuelo antes que los descubramos y no volveremos... Llega un operador telefónico, quien me trae noticias de León. El campesino viene, en efecto, de Olmedo; pero los de León no conocen a los de Olmedo. Nosotros tenemos que decidir lo que haya que hacer.

—Olmedo está cerca — repite el hombre.

Le enseño un mapa. Como suponía, no sabe leer.

—Lléveme a Olmedo — me dice. — Yo le mostraré el lugar. Puedo guiarlo directamente al escondite de los aviones.

—¿Alguno de su familia ha sido muerto por los fascistas? — le pregunto.

—No. Lléveme en su aeroplano.

En semejantes situaciones, los espías suelen traicionarse. En los combates aéreos los enemigos no pueden elegir sus víctimas. Olmedo está a hora y media de distancia. Nuestros aviones tienen suficiente combustible como para volar cinco horas.

—¿Ha volado alguna vez en avión?

—No.

—¿Está nervioso? — le pregunto. El hombre no entiende. — ¿Tiene miedo? — le digo.

—No.

—¿Cree que reconocerá el camino? — sigo preguntando.

—Desde Olmedo, sí. Conozco la región mejor que un perro — me dice.



No tenemos aviones de caza; pero el cielo está encapotado, y puede que las nubes nos protejan. Los otros tres aviones que nos siguen en formación triangular desaparecen de cuando en cuando entre las nubes, más amenazadoras, a medida que nos aproximamos a la sierra. La pasamos y volamos sobre territorio enemigo. Los moros tienen una especial predilección por los aviadores heridos...

Cuando calculo que estamos sobre Olmedo, comenzamos a descender, perforando las nubes que nos dificultan la visibilidad. Poco a poco comienza a presentársenos la tierra, como un mapa viejo y sucio. Olmedo no está exactamente debajo de nosotros, sino a algunos kilómetros a la derecha. Agito las alas de mi avión — señal de combate — y seguimos bajando. Todas las cabezas están echadas adelante, paralelas, como las de los antiguos bajorrelieves. Pasamos sobre la iglesia; las casas desfilan velozmente como una tropilla de animales que huyera. El campesino mira, con el cuerpo tenso, la boca abierta y las lágrimas cayendo lentamente por sus mejillas. No reconoce nada.

Poco después aparecen grandes espirales de humo, como fragmentos de las nubes que acabábamos de atravesar. Los cañones enemigos han comenzado su fuego. Indudablemente, la batería está próxima al campo contrario. Tenemos aún dos minutos de tiempo. El aldeano dijo que el campo estaba al norte de Olmedo. Pongo la señal de comando hacia el norte, y los otros aeroplanos nos siguen, ignorando que no sabemos adónde vamos.

Desciendo hasta los 90 metros, y compruebo que nuestra ruta es paralela a la calle principal de Olmedo. Se lo advierto al aldeano, agregando:

—Allí está la iglesia... La calle... El camino de Avila.

El reconoce todo eso; pero ¿qué sucederá cuando dejemos atrás los edificios?

Un temblor convulsivo agita sus labios y las lágrimas continúan brotando de sus ojos. Seguramente los fascistas están preparando sus aviones. El primero que parta nos indicará el sitio en que está enclavado el campo; pero si su ataque proporciona tiempo a los otros para abandonar tierra, ninguno de nosotros saldrá con vida. Es ahora una cuestión de segundos.

Para facilitar la visión al aldeano hago perder altura al avión hasta los treinta metros. El cañón antiaéreo ha cesado de sonar; estamos demasiado bajo para que nos alcancen sus proyectiles. Los soldados y los animales se dispersan aterrorizados. El aldeano me toma del brazo, y con la mano derecha me señala un bosque cercano; su emoción le impide pronunciar siquiera una palabra.

—¿Es ése el campo? — pregunto.

Responde afirmativamente con la cabeza, sin dejar de señalar con su mano. Nos acercamos al lugar; distinguimos un aparato de bombardeo y otro de caza.

Nos aproximamos en la misma dirección que tomará el avión al partir. Unas pocas bombas caen de nuestros aparatos. Es imposible hacer blanco; pero nuestro bombardeo a ciegas intercepta la ruta del aeroplano fascista. Otros proyectiles nuestros caen sobre un grupo de hombres que tratan de dar impulso al aeroplano de bombardeo.

A toda velocidad los aeroplanos de cuatro ruedas, en formación oblicua, pasan nuevamente uno después de otro sobre el bosque, dejando caer bombas. Indudablemente los aviones de caza del aerodromo enemigo más cercano, avisados por teléfono, están ya en el aire. Nuestros cañoneros observan el cielo, mientras el piloto y los encargados de lanzar bombas clavan sus ojos en la tierra; continuamos describiendo círculos. Pero repentinamente descubro que abajo, desde el bosque, comienza a sugir una columna de humo, espesa y negra, que inmediatamente reconozco: gasolina. Directamente o indirectamente hemos destruído el depósito enemigo. A pesar de eso, no vemos nada de lo que bombardeamos. Al tiempo que gran cantidad de humo brota del interior del bosque. Unos pocos hombres corren, tratan de alejarse de él, y pocos minutos bastan para formar un grupo compacto que huye para poner a salvo sus vidas. Y el humo, que el viento devuelve a la tierra, como si el cielo rechazara cualquier indicio de guerra y lo enviara al mundo miserable de los hombres, disgustado por su proximidad, empieza a extenderse. A mi lado, estremeciéndose de alegría y de frío, el aldeano golpea con sus pies en el fuselaje.

Madrid ha sido bombardeado. Estoy siguiendo a un hombre que conduce un manuscrito tan grande como él. Es poco común que haya personas que escriban en un papel de ese tamaño, y un manuscrito de ese tamaño despierta, naturalmente, el interés de un escritor. Detengo al hombre:

—¿Qué es ese manuscrito que lleva ahí?

El sonido del bombardeo aéreo llega hasta nuestros oídos.

—No es un manuscrito — me responde amablemente. — Es que voy a cambiar el empapelado de mi habitación...

PARA PENSAR

Amemos a los demás como a nosotros mismos; midamos a los demás como nos medimos nosotros: estimemos sus penas y sus goces como estimamos los nuestros. Y cuando queramos para ellos lo mismo que queremos para nosotros, y cuando temamos para ellos lo mismo que para nosotros tememos, entonces seguiremos las leyes de la verdadera caridad.

El sabio busca lo que quiere dentro de sí; el hombre común lo busca en los demás.

No hables bien de ti a los demás, pues no habrás de convencerlos, ni hables mal, pues te juzgarán mucho peor de lo que tú pudieras juzgarte. — Confucio.

No hay quien sea del todo inaccesible a la adulación, porque el hombre mismo que manifiesta aborrecer la adulación, en alabarle de esto es adularlo con placer suyo. — Shakespeare.

Los hombres conquistadores son unos monigotes que careciendo de las cualidades de su sexo, tienen todos los vicios del otro. — La Bruyère.

¿Qué es la tinta china?

EXISTE en el océano una clase de animales llamados "seiches" o "seches", por los franceses, jibias o sepias en nuestro idioma, que los sabios colocan en la familia de los cefalópodos, o lo que quiere decir que tienen las patas sobre la cabeza. El cuerpo aplastado y carnoso tiene de quince a veinte centímetros de longitud. Estos animales poseen, colocada profundamente en el abdomen, una bolsa del tamaño de una nuez, la cual bolsa contiene un humor negro parecido a la tinta.

Cuando el animal se cree en peligro, lanza un chorro de ese líquido, que, enturbiando el agua, lo precave contra el ataque de sus enemigos.

Las jibias usan de ese medio defensivo hasta cuando se encuentran accidentalmente fuera del agua durante las bajas mareas.

Es aconsejable, por tanto, a los curiosos paseantes de las playas marinas, tengan cuidado al encontrar alguno de esos bichos vivos. La proyección del líquido negro es, según parece, mucho más grave, en sus consecuencias, que la proyección del líquido blancuzco que sirve de defensa a los sapos.

Y precisamente, de acuerdo con las más creíbles informaciones, es con ese humor de las jibias con lo que los chinos fabrican su renombrada y buena tinta. Naturalmente hay que agregar a la substancia natural una cantidad de agua en medidas proporcionales.

El líquido negro deja, al secarse, una materia dura y, naturalmente, negra, que diluída produce el excelente colorante que los acuarelistas llaman sepia.

La naturaleza, pues, hace que las cosas en apariencia más contradictorias tengan un mismo origen.

Porque, ¡cualquiera va a pensar, a primera vista, que la segregación defensiva de un pequeño animal sirve de líquido eficaz y renombrado para la escritura, para la acuarela y para el tatuaje!

COSAS DE NUESTRA CAMPAÑA

¡Están en atraso las reparticiones agrícolas oficiales!

Por N. CHOURROUT

Nuestro país tiene una riqueza agrícolaganadera por excelencia. El ministerio de Agricultura de la Nación y sus filiales de provincias están exclusivamente al servicio de esta riqueza y deben velar constantemente por su orientación y defensa. ¿Lo hacen con eficiencia?

LA incertidumbre es uno de los peores enemigos que tiene la economía agrícola. Y se explica: la agricultura es completamente distinta de la ganadería. La ganadería es un capital estable que no se forma de la noche a la mañana, ni mucho menos. El pequeño productor que se dedica a la explotación mixta, necesita varios años para hacerse de un rodeo de cincuenta vacas. Es así cómo, por más que se produzcan subas repentinas en las cotizaciones de carne, nadie, de un año para otro, puede doblar su capital si es criador, y eso, si bien es lo que hace más segura la economía ganadera que la agrícola, también impide por otro lado que los productores "aprovechen" cuando la oportunidad se presenta. Este es un negocio para los que se ocupan de compraventa de hacienda, y con el que tantas veces se obtienen tentadoras ganancias.

Ahora bien; este negocio que en la ganadería sólo está reservado a un número relativamente escaso de personas, en la agricultura se le presenta y puede tener participación en él hasta el más modesto chacarero.

Es de suponer que el chacarero no abandonará el arado para salir a comprar y vender cereales. Sus probabilidades están en la naturaleza misma de la producción agrícola que de un año para otro, o mejor dicho, en el término de pocos meses, puede producir el doble o más que en la cosecha anterior.

Por ello, en materia de pronósticos agrícolas es muy difícil que nadie se considere suficientemente experto. Pues la producción de cereales no solamente está expuesta al aumento desmesurado de un momento para otro, sino que también existe el peligro de que ya sembrada, por fenómenos climatéricos, lluvias, sequías, heladas o vientos, se sufran importantes pérdidas.

Ello viene a repercutir sensiblemente en los demás países productores, y es así cómo, cuando mejores parecen las perspectivas, se producen cambios desconcertantes, ya sean favorables o desfavorables.

Estos cambios, no sólo resultan desastrosos para la economía general de una nación productora. Lo peor es que suelen conducir a la ruina y la miseria a millares de trabajadores del campo. En nuestro país se han dado casos, sobre todo en la gobernación de La Pampa, de producirse el éxodo en masa de los colonos, y dejar pueblos que ya alcanzaban casi la categoría de pequeñas ciudades, en el más completo abandono.

Lo cierto es que en los frecuentes vaivenes del bienestar, y la desesperación, en casi todos los países, los que más sufren en carne propia el sacudón y el dolor son los pequeños agricultores, a quienes se les llega a presentar el problema del hambre y la vivienda.

Hoy, felizmente, salvo raras excepciones, van desapareciendo de nuestra campaña esos tristes cuadros de miseria y desesperación. Sería, pues, de esperar que las cosas continuasen en franco mejoramiento. A la vez, procurar que en estos años se ha dado en llamar "buenos", todos los agricultores argentinos mejoren su situación. Ya que en materia de legislación y garantías sociales para los productores del campo se ha progresado poco, debe buscarse al menos la forma de informarles, orientarles y estimularles. Con ello se conseguirá mucho.

Para esta tarea nadie está mejor capacitado que el ministerio de Agricultura de la Nación y departamentos similares de provincia. Pero ¿qué ocurre con estos organismos al servicio de nuestra riqueza madre? ¿Desempeñan una función eficaz? ¿Qué opinan nuestros productores al respecto?

Es sumamente interesante saber lo que los agricultores piensan. Dejemos a ellos la palabra.

—¡Se da cuenta, amigo!—exclama un colono disponiéndose a comentar lo que ha escuchado en el ambiente. Esto me recuerda a aquello que: "después del niño ahogado, María tapó el pozo".

—Pero ¿qué ocurre, vecino?

—¡Que a buena hora se ponen a hacer propaganda! Si yo hubiera sabido esto a su tiempo, era la hora que tenía el doble de trigo sembrado.

—Realmente, me extraña que no le haya dado por sembrar más.

—El temor, amigo; usted sabe lo peligroso que es dedicarse a un solo cultivo.

—Si lo sabré; pero este año las perspectivas del trigo, según se decía, eran tan buenas, que me dispuse a sembrar más que otras veces.

—¡Hombre! Yo también había oído decirlo, pero al fin no se sabía nada en definitiva. Ahora recién salen con que "hay que sembrar más trigo".

El colono se refiere luego a que ha oído decir que "la Dirección de Agricultura, Ganadería e Indutrias de la provincia de Buenos Aires ha resuelto efectuar una propaganda intensa entre los agricultores para que aprovechen las perspectivas halagüeñas que se presentan para la colocación de la cosecha de trigo 1937-38, basada en que la producción de la campaña 1937, en el hemisferio septentrional, no alcanzará a llenar las necesidades de los países importadores o dejará un saldo cuya importancia no podrá incidir sobre la futura colocación de la cosecha argentina". Finalmente agrega:

—Esa propaganda y la nada, por ahí nomás va.

—¿Cómo por ahí nomás va?

—Claro que sí. ¿De qué me vale que ahora, después que los trigales están verdeando por todos lados, me vengan a decir que debo sembrar más trigo porque hay probabilidades de que valga?

—Pero ¿cuándo se ha empezado a hacer esa propaganda?

—¡Hombre!, a fines de julio.

—¡Bah! Ya no valía la pena. Estaba toda la siembra hecha.

—¡Parece mentira que ocurran estas cosas!

A continuación el colono destaca la importancia que tendría para los agricultores un asesoramiento oportuno antes de la siembra de cada cereal para saber más o menos a qué atenerse.

Es sabido que tanto el ministerio de Agricultura de la Nación como a los de provincia les llega a diario toda clase de informaciones referentes al estado general y probable de las cosechas en el mundo entero. Entonces podrían decir, como ahora con el trigo, qué es lo que puede convenir sembrar en el país.

El colono dice que comprende que no deben cruzarse de brazos y esperar que el Estado, desde un ministerio, por ejemplo, les va a resolver tantísimos problemas de otro orden, pero en casos como el que se ha planteado en la actualidad con el trigo, bien hubiera valido la pena que se hicieran las cosas con tiempo.

—Calcule usted—se adelanta el due-

(Continúa en la página 79)



UN CUENTO AL CASO

Cuento por JULIO INDARTE

VEA, Pietro; anque mala la comparansa, mujer y mula empacadoras son lo mesmo. Cuanti se plantan con las cuatro, son al ñudo los mimos, los gritoh'y los palos.

Pese a las palabras de don Cosme, resero en sus buenas épocas y actualmente alambrador, Pietro no se conformaba.

—¿Pe qué se cásano andunce? ¿Pe qué? — proseguía preguntando y preguntándose, a la vez que se golpeaba la frente con un puño.

—De curiosas, nomás.

Era inútil; el quintero no comprendía, no podía comprender, porque su cariño por "la" Rosa lo inhibía para el razonamiento. Querendón y laborioso, distribuía su jornada entre las tareas en la quinta y las dedicaciones a su mujer, pero ésta, nostálgica de su mocedad pueblerina, pasado el primer mes de matrimonio, empezó a mostrarse hosca, desatenta y negligente en los quehaceres, a tal punto, que los zurcidos y los remiendos siempre quedaban "para mañana". Sólo tenía tiempo para el arreglo de sí misma, auspiciada por el turquito mercachifle, cuyos cajones se abrían como trampas para atrapar primero, los pesitos ahorrados con esfuerzos por Pietro, y luego, los que "la" Rosa recibía de la madre, "pa que no te sintáh'una chirusa como tantas". Si el marido le reprochaba el derroche innecesario, ella le respondía que la "plata" no era de él. "¡Eh, lo so! ¿Ma nun te day güenta qu'el lujo vieni mal cua pobreza?" Rosa peraltaba un hombro, como ratificando su intención de hacer lo que mejor le pareciese, y era entonces cuando estallaba la advertencia, la amenaza, el principio de la cachetada varonil que nunca llegó a destino... Y la escena terminaba en el cruce de brazos de "la" Rosa, firme en su terquedad, y en la salida de Pietro, loco de desesperación y agitado por un llanto convulsivo.

—Diga, Pietro, ¿le gustaría un cuento al caso?

—¡Cume pe güende anda uno!

—¡No sea sonso! ¿Entiende? O deje las bombachah'y pongasé poyeras!

El tono enérgico del alambrador logró despabilarlo, y escuchó:

—Se yamaba Terensio Arroyo...

Describió la figura del paisano, los pormenores de la estancia en donde trabajara, la estampa de su mujercita, su ternura en el querer...

—Como el jardín taba pegau a las casas, cuantito el patrón o el mayor no lo bichaban se ayegaba al nido, y ay, picu a pico y manu a mano, se le diban lah'orah'y lah'oras, dele "¿me querís, prendita?" y otras mieleh'e babieca... ¿Vido como los gatoh'y los cuscos siempre tiran p'al lau'e la cocina? ¿Y vido qu'el mejor bocau es siempre pa eyos? Igualito le pasaba a Terensio: el mejor bocau, la pasadita pu el lomo... Pero, mesmito que a los cuscos, qui aguantan la patada del que loh'envicea, le pasaba a él con la donosa, cuandu ésta, enyenada de cariño, me lo sacaba carpiendo'e la piesita.

El relato de la desilusión del jardinero hizo alzar a Pietro la cabeza. También a él le acontecía algo semejante, y, del mismo modo que Terencio, solía mirar, apoyado, o en la azada, o en el rastrillo, la puerta del que soñó nido de plumas y era cueva de vizcachas, mascullando protestas contra el destino perro.

—Don Fabián, el patrón, yegó a enterarse' e los sucesos. Un día lo yamó al quejoso y, sin mentarle la cuistión, le priguntó:

"—¿Vos juiste di a cabayo, no?

"—N'efeuto —le respondió Terensio.

"—Lo digo por una tropa qui hay que yevar mañana. Si querés...

"Terensio titubió un ratito y acabó por asetar. Me parece verlo, Pietro, a media jeta y estribando n'el campana, mientrah'eya lo bombiaba desde el patio. Montaba —¡si ricuerdo! —un morito bien calsao, testeriya y cola larga hast'el garrón. Don Fabián le ordenó que puntiase, y noh'otros, pu ensimita'e lah'aspas, lo víamos cabesiando com'un ido. Jué el primer día nomás; al otro, ¡hubiese visto!, ni si acordaba'e la coqueta. ¡Meta mentar cabayoh'y cabayos! ¡Y con quí aliento, compadre! ¿No quedrá crer? Tábamosh'en loh'últimos verdeh' y el sueño no bajaba. D'entre las chusah'el bigote le brotaban peloh'y más pelos, como pa engolosinarnos con la mejor'e las tropiyas... Y, ¡lo que son las cosas, lo mirábamoh'a él, misturau entre tanto gargantiya y pampa sarco, y mano mora, y lunarejo, y corasón blanco, y malacara, y ¡qué sé yo!... Si era como pa empachar al mah'ambriento..."

Pietro lo escuchaba como un niño que escucha hablar de hadas y gigantes.

—Golvimoh' a la semana. Eya lo'staba aguaitando... No sé lo que haberá pasao... Amás, ¿pa qué tanta figura? Lo cierto jué qui al poco tiempo jué Terensio mesmo quien le pidió al patrón:

"—¿Por qué no busca jardinero?

"Y don Fabián comprendió.

"Tuitos nos pusimos contentos...

"Pietro, las floreh'e jardín son lindas, peru el campo las da y sin ¡basta! Anqui usté si aleje'e las casas lah'encuentra en las costah'e los caminos juntito a los rastrojos..., en medio e loh'avenales... Y no las cuida pa ramos; lah'arranca pa olfatiarlas porque sí... Terensio, hecho'e nuevo para loh'arreoh'y rodeos, dispuéh'e cortarlah'a capricho, ni las miró siquiera... Sólo el cabayo le tiraba, el cabayo que lu hasía dirse'e las casas, que no lo dejaba ser cusco, que lo traiba pa la'hura'e las comidah'y lo yebaba por güeyah'y caminos... Ansina dentró a sentirse a gusto, a nu hacerle caso a la gritona, e encogerla en el ricuerdo, y y acabó por desquererla..."

Esto del desquerer se le hacía difícil al tanito.

—¿Sigo? —le inquirió don Cosme,

Ilustración de MONTERO LACASA

Y, del mismo modo que Terencio, solía mirar, apoyado en la azada o en el rastrillo, la puerta del que soñó nido de plumas.

añadiendo en seguida: —porque l'asunto jué más lejos...

Pietro asintió, haciendo un signo afirmativo.

—Nada es pior pa una mujer que saberse dispresiada... La'e Terensio protestó al principio, más lueguito chiyó, y dispués, ladina y cayadita, al sentirse sola, dentró a mirar con güen ojo a un mensual'e "Los Castaños"...

—¡Manacha l'ánema!...

—¿Y qué craiba? ¿Qu'era de esas que si arrepienten? ¡No, mi amigo! ¿Di ánde, chúcara y mansa? Y verá. Pa que naides loh'espiase se vían detrah'el monte, n'un hoyo grande que cay p'al otro lau'e loh'alambres. Las cosas diban bien, peru el Malo, que se cansa'e sus propiah'echurías, quiso qui un gurí'e la cosinera los piyase y juese con el cuento. Colija los conmentoh'y las charlas. Lo sierto jué que la masma cosinera, un si acaso por chismosa, un si acaso por inquina a la muy... perra, se lo conto tuíto al engañau. Unos pensamos: "la mata." Otroh, "y loh' entierra en el hoyo"... Nadita d'eso, amigo. Como si li hubiesen noticiao di una perdís sobre una rama. Dentró a la piesa, lió en una manta las pilchas d'eya y aguaitó la güelta. Apenitah'el otro si aparesió trah'el galpón'e losh' aperos, lo yamó, con un chistidito así de suave... ¡pssss!... ¡pssss!... y, riyendosé, l'hiso esperar a l'adulteria, que cayó, cuasi al minuto, componiendosé las mechas. Los canayas se percataron de seguida, pero Terensio nu era hombre p'asustarse ni correrse.

"—Loh'e rejuntao — les dijo, sin gritidos — pa que nu anden escondiendosé al divino cuete, y ay tiene, mosa, sus ropitas.

"Jué entonses cuando lh'otros tutubiaron, y ju entonses risiensito cuando Terensio les mandó:

"—¡Agarren!

"En la puerta'e la cosina si apretujaban las lechusas, con loh'ojos muy abiertoh'y a l'espera'e lo más gordo. Eya recogió el atao y lo miró al bonito, como disiendolé al mirarlo: "Y... vamos..." ¡Loh'ubiera visto, Pietro! Sin chistar, las cabezas caídas y arrastrando los pieses, los dos rumbiaron, primero pa'el galpón, ande él alzó sus trapos, y luego pa la tranquera grande; y Terensio, que n'el entretanto había montao en el morito, los jué siguiendo, trancu a tranco, trancu a tranco, hasta la mesma esquin'el hoyo...

"Y se golvió a las casah, al galopito y pitando."

A Pietro no lo convenció el final.

—Ni a usté, ni a otros, pero a Terensio, sí... Y si el final no lo convense, que lo convensa lu'el medio. Andesé lejoh'e las casah', y si puede di a cabayo... Los males son grandes cuando se tienen ensima, y eh'uno el que los busca; si achican cuanti usté si aleja, y lo buscan eyos si les ladea la güeya. Mesmo que las mujeres. Ponga campo entre usté y la Rosa; no sea cusco poyerudo; qui hoy lo vea menoh'y mañana menoh'entuavía, hasta qui usté ni sienta ganah'e cariño y eya sienta mucho...

—¡Eh... ¿Cume a mojer i Terencie?

—A la qu'el otro largó, apenah'idoh'e l'estansia...

Imaginando que esto pudiese suceder, Pietro se encaminó a la habitación, protestando al alejarse:

—¡Cuese, no! ¡Cuese, no! ¡Primo, morda! ¡Primo, morda!

Y don Cosme se quedó pensando:

—Sindudamente, éste, en mi lugar, la mata... o yora y se conforma con tapar el hoyo.

Veinte mil aviones de guerra

(Continuación de la página 17)

mil obreros distribuídos en cuarenta usinas, destinados a impulsar la industria aeronáutica alemana. El señor Goering ha reclamado de ellos la fabricación de cinco mil aviones. Cinco escuelas de aviación suministran al estado nacionalsocialista setecientos pilotos por año capacitados para la dirección de los aparatos y la ejecución de las operaciones militares.

El cuadro que acompaña ésta nota dicen a través de las cifras que ha sido posible reunir por diferentes conductos, la realidad de la aviación de las principales potencias. De acuerdo con ese cuadro, Rusia soviética es el primer país del mundo por sus fuerzas aéreas.

3.300 AVIONES

El comisario Kaganovitch, que tiene a su cargo las funciones directivas de la industria aeronáutica siviética, ha afirmado que el número de aviones de la Unión Soviética aumentan en un 72 por ciento. Con respecto a la capacidad de producción de la industria de guerra en el país comunista sus palabras han sido éstas: "Las usinas aeronáuticas rusas sobrepasan a todas las análogas europeas. Rusia soviética no tiene ninguna necesidad de mirar hacia Occidente."

Sesenta usinas ocupan cuarenta mil obreros soviéticos. Las informaciones más veraces y precisas que sobre la capacidad del país ruso en materia de aviación se han podido recoger en los últimos tiempos, aseguran que los soviets están en condiciones de poner fácilmente en línea de batalla a tres mil trescientos aviones.

Informaciones precisas con respecto al desenvolvimiento de las aviaciones de guerra es imposible obtener en las circunstancias actuales. Cada país se reserva sus cifras. Aquellas que se han facilitado a la publicidad asignan el primer lugar a Rusia.

EN PLENA CARRERA ARMAMENTISTA

Día a día, hora a hora, todas las potencias aumentan sus efectivos. La cuarta arma acumula sus modernos elementos. Los ejércitos del aire se perfeccionan. El mundo asiste a una inquietante y angustiosa carrera de los armamentos aéreos, mientras España, sufrida y sangrando, anticipa una visión de la guerra aérea.

Transacción sentimental

(Continuación de la página 21)

En esto, el herido gimió y murmuró su nombre:

—¡Elina!...

Sin darse cuenta, angustiada, prendido el rostro en rubor, volvió a posar su mano sobre aquella hermosa cabeza de varón. ¡Cómo hubiese querido besar esa frente! La presencia fulmínea de este pensamiento la aleló. Con los ojos puestos en la cara del mozo, revolvió sus dedos con cierta voluptuosidad entre los cabellos entremezclados como sus confusos sentimientos. Y como si nosotros quisiéramos bajar el telón en esta escena, Elina cubrió el paso del sol, que ya fastidiaba, con la celosía de la ventanilla.

Desgraciadamente, el tren tuvo que llegar alguna vez. ¿Viaje corto o largo? ¿Corto... con relación a qué?... Quizá con relación a esas caravanas que pasan por el desierto sin lograr el reparo de un oasis. ¿Largo aquel viaje con relación a qué?...

Sobre esto había meditado muchas veces Elina.

Al llegar el tren, una ambulancia esperaba al herido. Ella hubiera querido acompañarlo, pero vió que no hacía falta.

—Mi nombre es Elina Montero. Puede saber de mí en la calle Tal, número Cual.

—Gracias, Elina—habíale contestado él con ternura. — Y se lo llevaron.

¿Por qué no le había dicho quién era ni dónde vivía? ¿Por qué ella había vacilado para preguntárselo? ¡Si ella no tenía prejuicios! ¡No debía tenerlos!...

Y diariamente recibía una lacónica tarjeta, que al principio le pareció un almanaque, y después la esperaba como al Mesías. "Su mayordomo está agradecido." "Su mayordomo piensa en usted." "Su mayordomo mejora por usted." "Su mayordomo no la olvidará jamás." "Su mayordomo encuentra feos todos los jardines, porque no está usted en ellos." "Su mayordomo la adora." "Su mayordomo está seguro de que usted lo quiere."

Y así, una frase por día, escrita, evidentemente, con dificultad.

—¡Y dice que me quiere! ¿Qué se propone con este misterio? ¿Será casado? ¡Y qué seguridad tiene el hombrecito ése!... "Su... Su mayordomo está seguro que usted lo quiere."

Y lo grave es que decía la verdad, a pesar de ella, que todo lo hacía fincar en la razón. Esta vez todo cálculo se había ido al diablo. El sexo opuesto había dictado una orden que ella se sentía débil para desacatar.

Y toda la ardua tarea que le impcnía su acción feminista era como una recia defensa que ella quería oponer a aquella invasión sentimental de que era objeto. Vivía en el vértice de la lucha; hablaba en mitines; organizaba actos; contestaba reportajes en los periódicos; agitaba el ambiente estudiantil; su nombre se popularizaba cada vez más. El Congreso de la Nación estaba por tratar el famoso proyecto derogando los derechos civiles de las mujeres; pero algo había ocurrido que dilataba la uniformidad de opinión en el bloque de las derechas. Se aseguraba que un fuerte sector estimaba que era exagerada la derogación total de la ley. Estaban éstos dirigidos por el doctor Octavio Corrales, joven del patriciado, cuyo prestigio político se cimentaba cada día más.

Sin embargo, los agitadores atacaban también a éste.

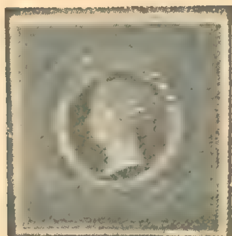
—Nada de modificar la ley — decía Elina. — Debemos exigir que no se toque ni una coma.

Y produjo un violento artículo, refiriéndose a la posición demagógica — decía — del diputado Corrales. "Uno de esos "pitucos" — añadía — que se creen capaces de arrastrar todavía de los cabellos a las mujeres, como el hombre de las cavernas."

Dura la lucha ideológica, apenas hacía un breve paréntesis a la misma, cuando volvía pertinaz el recuerdo de su mayordomo. Lo había previsto. Sus camaradas la habían notado rara, y ella, ras con ras, les había narrado su pequeño romance. ¿Pequeño? Eso creían los demás. Y por eso, en tono sarcástico, pero con espíritu crítico, le habían dedicado un epigrama en una hoja de acción, donde se calificaba de "sentimentalismo de pequeño burgués" a ese gran amor que ella sentía. Reclinada en un sofá de su habitación estaba leyendo con algún fastidio aquella referencia y entonces recordó que ese día no había llegado tarjeta alguna. Y hacía media hora que el correo había pasado.

(Continúa en la página 73)

MUNDO FILATELICO



Una rareza de Nueva Gales del Sud

Estos sellos pertenecen a la edición de 1856, de Nueva Gales del Sud. Es muy difícil de hallar y alcanza, tanto en su color "oficial" anaranjado, como en su variedad amarillo oro, altos precios, cotizándose hasta veinte mil francos, los sin marcar.

CORREO

Aficionada de Pehuajó. — El señor Amadeo Andrés Bertrand, de Bahía Blanca, calle Buenos Aires 243, nos pide le hagamos saber que usted no le mandó nombre ni dirección, y que por ello no ha podido contestarle acerca del canje deseado, y le ruega salve ese error escribiéndole de nuevo.

MAS SELLOS DE AFRICA
Tripolitania





Iniciamos hoy la publicación de los valores editados en ocasión de la VIII Feria Exposición de Tripolitania, realizada en 1934. Presentan los dos valores que reproducimos hoy figuras típicas del país, que unidos a los que dimos a conocer en el número anterior, correspondientes a la quinta, sexta y séptima Feria Exposición, permiten formarse una idea de las costumbres, producción y aspecto de esa colonia italiana del norte de Africa.

El oratorio de la Asunción

Este sello del Paraguay reproduce el Oratorio de la Virgen de la Asunción, patrona de ese país. Fué editado en 1927, y reimpreso posteriormente en un solo valor de cinco pesos, perteneciente a una serie constituída por numerosas viñetas. Su dentado es 11 ½-12. El actualmente en circulación es de color lila.

Este Oratorio de la Asunción, como vulgarmente se lo nombra, tiene una curiosa leyenda. Iniciada su construcción por Francisco Solano López, debió ser interrumpida poco antes de su terminación por haberse iniciado la guerra con el Brasil, el Uruguay y la Argentina. De entonces acá, numerosas veces se ha dispuesto su total terminación, pero antes de iniciarse las últimas obras o de terminarse éstas, una revolución o una guerra impedían su prosecución, siendo la última de éstas la que ensangrentara la región del



Chaco, felizmente terminada después de arduos esfuerzos de todas las naciones de América para obtener el cese de las hostilidades.

A raíz de la revolución de febrero del año pasado y de asumir el gobierno el coronel Franco, fueron trasladados desde Cerro Corá, donde murió luchando por su patria, los restos del mariscal López a la Asunción y enterrados en el Oratorio que hiciera construir hace más de medio siglo. También han sido enterrados en él los del Soldado Desconocido, traídos desde los campos de batalla del Chaco, convirtiéndose así ese Oratorio en Cenotafio Nacional. Es este edificio, de severas y bellas líneas arquitectónicas, uno de los monumentos más bellos de la Asunción, belleza que ha de resaltar más aún cuando se lleve a la práctica el proyecto que dispone la expropiación de las edificaciones que lo circundan, para convertir toda la manzana en que se halla enclavado en jardines públicos.

INTERCAMBIO

"MUNDO ARGENTINO" ha puesto esta sección a disposición de los coleccionistas para insertar sus pedidos gratuitos de canje; pero le es imposible investigar sobre la moral de cada uno de los firmantes de las numerosas cartas que recibe. Queda ello a cargo de cada interesado. A fin de dar un punto de referencia, ampliaremos, en lo sucesivo, las indicaciones que publicamos, indicando cuando así nos lo digan los aficionados, el club o entidad filatélica a que pertenecen.

DESEAN CANJE

Antonio C. Hessel, Sarmiento 485, Esperanza (Santa Fe): mediano. Universal.

Gerildo Rigiroli, Bárcena 2180, Capital Federal: principiante adelantado; universales.

Juan González, Libertad 949, (Pergamino, F. C. C. A.): principiante; universales.

Segundo B. Guillen, Arequipa (Perú), calle Sucre II 109: primera categoría; ofrece peruanas, asiáticas, europeas y africanas por sellos de cualquier país colonial.

José Cardona, Solís 353, Capital Federal: desea universales, especialmente América. Canjes base Ivert. o en cantidades.

Los hombres...

La última parte de la vida de un hombre se emplea en desterrar las locuras, prejuicios e ideas falsas de que se ha imbuído durante la primera parte.

He conocido algunos hombres llenos de buenas cualidades que eran muy útiles a los demás, pero en modo alguno a sí mismos, tal como un reloj de sol en la fachada de una casa, que sirve para informar a los vecinos y viandantes, pero no al dueño de la casa.

Si un hombre compulsase todas sus opiniones acerca del amor, la política, la religión, la instrucción, etc., desde su juventud hasta su edad provecta ¡qué fardo de inconsecuencias y de contradicciones resultaría!

El sistema de los estoicos es remediar las necesidades suprimiendo los deseos; es algo así como cortarnos los pies cuando necesitamos zapatos.

Aun cuando se acuse a los hombres en general de no conocer sus debilidades, pocos son, no obstante, los que conocen sus propias fuerzas. Ocurre con los hombres como con los terrenos, en los que a lo mejor hay una veta de oro que el propio dueño ignora. — **SWIFT.**

EL AVION TIENE ALGUNAS CURIOSAS APLICACIONES MEDICAS

CUANDO se piensa que no hace todavía veinte años las más firmes adquisiciones de la aeronáutica eran campo de la quimera o juguete de la caricatura, se comprende que en tal materia estamos todavía muy lejos de conocer todas las posibles aplicaciones y efectos.

En materia mecánica la aviación ha alcanzado progresos estupendos cuya grandeza no medimos porque vamos viviendo a medida de ellos; pero puede afirmarse que en lo que hace a la biología de la aviación no hemos todavía ni comenzado a conocer ni imaginar. Sin embargo, algunas novedades, muy tímidas todavía, apuntan ya en este terreno.

EL AVION QUIRURGICO

La idea no es de extraordinaria novedad, pero tiene, sin duda, un profundo interés práctico y la circunstancia de que ha preocupado la atención de aviadores argentinos.

Se trataría de instalar en un avión rápido un equipo quirúrgico completo: pequeña sala de operaciones con iluminación óptima, instrumental ya esterilizado, pequeño equipo de esterilización, ropa aséptica, etc., de modo de poder efectuar en cualquier sitio una operación de cirugía mayor. Las posibilidades y ventajas de la idea son bien evidentes; hasta el presente el avión ha sido utilizado entre nosotros con alguna frecuencia para acarrear hacia la capital enfermos graves que venían a buscar a la ciudad el recurso quirúrgico; el avión realizaría las condiciones exactamente inversas: llevar el recurso quirúrgico al sitio donde fuera necesario.

Si se añade que podría además transportar un equipo de rayos X, el avión quirúrgico pondría en manos de los médicos de los sitios más alejados del país recursos formidables, de los que se ven actualmente privados y de los que a menudo depende la vida o la buena o mala evolución de un accidentado grave.

En un país como el nuestro, en el que la distancia es un factor que pesa terriblemente sobre todos los problemas, el avión sanitario civil sería una realización exactamente coincidente con nuestras necesidades y con nuestra modalidad geográfica; tal fuera, también, un magnífico negocio, simpático y bien entendido.

EL VUELO COMO MEDICACION

Pero con ser interesante la posibilidad que relatamos, no realiza sino una consecuencia práctica del perfeccionamiento mecánico del avión como medio de transporte; más importante por su sentido biológico, es el empleo del avión mismo como medicación.

La cuestión no ha entrado todavía en el dominio de la ciencia rigurosa y experimental, pero algunos ensayos realizados entre nosotros a imitación de otros semejantes practicados en Francia y en los Estados Unidos, permiten suponer que se abra quizá algún día una nueva ruta terapéutica, que podríamos llamar, para hacerla caber desde ya dentro de la pendantería técnica, la ptesiterapia, o sea la curación por el vuelo.

El sabido que la tos convulsa, también conocida con el nombre de coqueluche, es una enfermedad de la infancia, aunque también pueden padecerla los adultos, de carácter epidémico y contagioso, consistente en accesos de tos sofocante que reciben el nombre de quintas; es una enfermedad particularmente angustiosa, porque en cada acceso se tiene la sensación de la asfixia inminente del niño.

Hasta ahora la medicina sólo ha encontrado medios paliativos para la tos, pero la enfermedad sigue su curso, que puede ser de varias semanas, hasta cumplirlo. El tipo de tos hace también que los chicos vomiten a menudo, lo que repercute sobre su nutrición y crecimiento. Se conoce el bacilo productor de la tos convulsa, pero las vacunas y sueros para combatirlo tienen un efecto muy relativo. Ello ha llevado a los médicos a prestar atención a todo procedimiento que permita acortar el proceso de la enfermedad o a atenuar la violencia de las "quintas".

Informados por las vagas informaciones a que nos hemos referido, se hicieron entre nosotros algunos ensayos hace ya algunos años. Contando con la colaboración inteligente y comprensiva de uno de nuestros mejores aviadores se sometió a cuatro niños atacados de coqueluche muy severa a un vuelo en avión abierto, de una hora de duración, a más o menos mil metros de altura. En los cuatro casos (dos de los niños eran hijos de un médico y dos de un conocido periodista) el alivio fué sorprendente, y se hizo notar a las veinticuatro horas de la prueba.

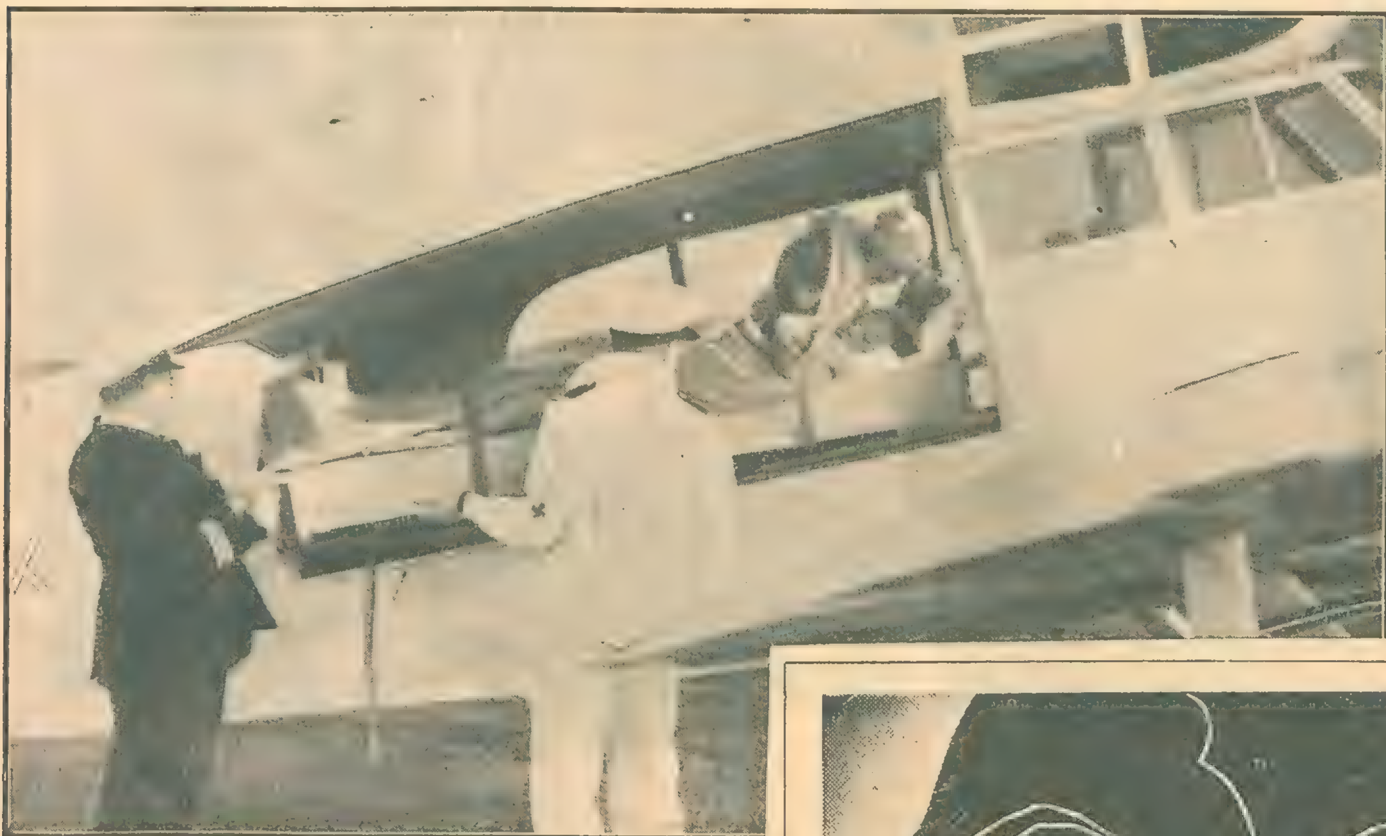
Se anotaron cuidadosamente las circunstancias de los vuelos y las condiciones meteorológicas, con el fin de iniciar un estudio en mayor escala; pero la declaración de la epidemia y el temor que aún reina entre nosotros en materia de aviación hizo cesar los estudios, y no sabemos que hayan sido retomados.

Sabemos también que en Mendoza se hizo algún ensayo aislado, pero sus resultados no han trascendido.

Como se ve, los datos son escasos, pero aparece como una maravillasa posibilidad que el vuelo mismo pueda producir efectos curativos.

¿Condiciones atmosféricas? ¿Electricidad telúrica? ¿Variaciones de presión? ¡Quién sabe!...

La ciencia tiene un tema apasionante, y algún día, sin duda, lo estudiará con interés y nos dará maravillosas sorpresas.



Uno de los aviones - ambulancia que se utilizan en Inglaterra para el transporte de heridos o enfermos en casos de urgencia. En nuestro país, el avión sanitario civil coincidiría exactamente con nuestra modalidad geográfica.

EL LUGAR VACIO

Cuento por
ALBERTO P. CORTAZZO



LAURA! — llamó Carlos. — Acaba de llegar nuestro huésped. ¡Pronto, el aperitivo! — Y volviéndose hacia Marcos, que en ese momento dejaba en la percha del vestíbulo su sombrero, le dijo:

—Llegas un poco retrasado...

—¿Te parece?

—Estaba inquieto por tu tardanza. Pero, a pesar de todo, sabía que vendrías.

—Hombre, lo dices con un tono...

—¡Bah! Sentémonos.

Marcos observó el gesto reservado de su amigo. Estaba pálido. Profundas arrugas plegaban su frente. La mirada penetrante contribuyó a aumentar su zozobra.

—¿Qué te pasa?

Los menudos pasos de una mujer pusieron en ambos corazones sobresaltados ritmos.

A poco una figura esbelta, de cabellos claros y sonrisa luminosa, entraba en la salita trayendo en una bandeja lo necesario para tomar el aperitivo. Obedeciendo a un natural impulso, el visitante se apresuró a tomar la bandeja de las manos de Laura. El rostro de Carlos hízose más sombrío ante esta escena tan común para él, sin embargo.

—Mientras ustedes se sirven, apuraré la cena. En seguida estaré con ustedes.

Desapareció dejando en el ambiente su perfume de muchacha joven e incitante.

Marcos llenó dos copas, seguido por la mirada fija de su amigo.

—Toma — exclamó, tendiéndole el aperitivo.

Carlos obedeció. Pero en lugar de beber, se quedó con la copa en la mano, mientras las arrugas de su frente se hacían más profundas.

—¿Qué te ocurre, Carlos? Te noto abstraído, enigmático...

—Ideas tuyas...

—Te conozco bien. Tú tienes alguna preocupación.

—No.

—Mi amistad me obliga a ser insistente. Sabes que siempre he sentido tus pesares como propios.

—Tu amistad... ¿Qué pensarías si te dijera que dudo de tu sinceridad?

—¿Bromeas?

Alarmado, Marcos dejó la copa que tenía en la mano y se acercó a su amigo.

—Carlos, ¿qué te lleva a suponer tal cosa? Somos camaradas desde la infancia. Te acompañé en todos los asuntos de tu vida. Participé de tu felicidad cuando te uniste a Laura. Nuestra amistad de club y de café cambió de faz a raíz de este suceso. Hice de esta casa mi hogar. puesto que no tuve la suerte de formar el mío...

—Porque no quisiste.

—No. La mujer que busco no la hallo, a pesar de mi sed de cariño.

—Una mujer parecida a Laura, ¿no? Es decir, como ella...

El tono irritado y hasta agresivo de Carlos sacudió al amigo.

—No entiendo...

—Más vale así.

—Si tienes algo en qué fundar tus reproches, habla.

—¿Para qué?

—¡Lo exijo!

—Tu actitud me da a comprender que sospechas la verdad...

—Desvarías. Tu actitud me hace pensar en una perturbación mental que no sé adónde puede conducirse. Pero hablemos sin ambages, ¿quieres? Algo tienes contra mí.

—Es cierto.

—¿Será posible que después de tantos años de amistad dudes de mí? ¡Y en qué forma!

—En la única posible, teniendo una mujer como yo tengo y un amigo que frecuenta la casa como tú.

—¡Basta! Si Laura te oyera...

Los pasos menudos y ligeros de Laura volvieron a oírse. Y otra vez su grácil silueta fué como grito de angustia para la desarmonía de esos dos corazones.

—¿Qué es eso? ¿Todavía sin tomar el aperitivo? — exclamó al ver las copas servidas. — Vamos, ¡a beber! Tome usted, Marcos, y tú, Carlos. Muy bien. Ahora me serviré yo, porque supongo que no han querido beber sin mi compañía. ¡A chocar las copas!

Los hombres, repuestos de su violenta actitud, chocaron las copas y bebieron.

—Ahora, ¡a la mesa! ¡Vamos!

Tomó la delantera. En la puerta, al reparar que no era seguida, insistió:

—¿Qué les pasa? ¡A la mesa, he dicho!

—Ya iremos — exclamó Carlos de mal talante.

Laura se volvió.

—¿Se puede saber qué pasa entre ustedes?

—Consecuencia de una conversación agitada... — dijo Marcos, encendiendo un cigarrillo para afectar indiferencia.

—¿Conversación agitada... ustedes?

—Tonterías — repuso Carlos, nervioso.

—Dichas con tono bastante irritado — replicó Marcos.

—Pero... ¿qué ha surgido imprevistamente para que entre ambos...?

—¡Me siento ofendido! — volvió a agregar Marcos, ahora con tono más enérgico.

—¿Terminarán? — preguntó Laura con tembloroso acento.

Dos parches rojos alteraban el suave color de sus mejillas. Un presentimiento le anunciaba que algo fatal se cernía sobre los tres.

—¿No exagera usted, Marcos? Si alguna diferencia ha nacido en ustedes, presumo que será pasajera. — Los dos hombres, sin embargo, se miraron disgustados. — Tú, Carlos; usted también, Marcos, pasen... La buena comida se encargará de reconciliarlos... ¡Son tan amigos! Pasen...

Carlos y Marcos, bajo la mirada suplicante de la mujer, obedecieron, mudos, cediendo a ella, cada cual con un ademán, el derecho de avanzar primero.

—¡No! — exclamó ella, intentando huir. Pero él, tomándola con violencia, prosiguió:

—¡Así! Y hacer fuego sobre tu cabeza querida.

—¡Carlos! ¡Por Dios!

—¡No puede ser, no puede ser! Me lo he dicho cien veces — exclamaba Laura, paseándose por toda la casa. — ¡Sería horrible!... Y Carlos que no llega...

Se miró en el espejo. El insomnio le había puesto dos manchas violáceas alrededor de los ojos. Su fresco semblante parecía marchito. La lucha interior que desde hacía dos días soportaba le había puesto en el rostro la fatiga de años. Lágrimas silenciosas resbalaban por sus mejillas y desaparecían en los labios febriles, ofreciéndole un amargo sabor.

Se enjugó el llanto, pasóse el cisne con polvos por la cara, y haciendo un esfuerzo para dominar su depresión moral, esperó la llegada de su esposo.

Silencioso, escondiendo la mirada, Carlos se presentó ante ella. Estaba abrumado de fatiga. Ligero temblor movía sus labios.

—¡Por fin, Carlos!

El la miró fijamente. Luego se echó en un sillón y cerró los ojos.

—Habla, di algo — exclamó ella, fingiendo tranquilidad.

—¿Quieres que te diga lo que fué

Ilustración de HECTOR POZZO

(Continúa en la página 79)

Son grandes las posibilidades del turismo aéreo

ASI LO AFIRMA UN TECNICO EN LA MATERIA

VIAJERO incansable, más que conocedor, técnico en materia de turismo; pasajero inveterado de aeroplanos bajo todos los cielos de la tierra, el señor José Ventura Pérez es gerente de una prestigiosa agencia de viajes, la E.V.E.S., función desde la cual propicia activamente el desarrollo del turismo en avión dentro de nuestro país. El fué quien organizó el servicio de viajes turísticos aéreos a Córdoba, idea magnífica, malograda por motivos ajenos a la voluntad entusiasta del señor Pérez y la agencia que dirige.

— No, señor — nos dice el señor Pérez. — Es de lamentar, pero el argentino casi no viaja en avión. En este sentido nuestros compatriotas, tan progresistas en las diversas actividades, viven fuera de su tiempo... Un detalle demostrativo de mi aserto: en las listas de pasajeros de las líneas aéreas que recorren nuestro territorio o llegan a él, casi la totalidad de los nombres son de extranjeros; pero de argentinos, ninguno.

— ¿Y a qué atribuye usted ese retraimiento? — le preguntamos.

— En el exterior se atribuye a cierto resabio de temor, cosa que yo niego. Simplemente es una falta de educación aviatoria. El argentino todavía cree que volar en una aventura. ¡Qué equivocado está! La aviación comercial de transporte colectivo, actualmente posee una organización, una eficiencia y una seguridad indiscutibles.

— Decía usted — le interrumpimos — que en el extranjero se cree que los argentinos temen viajar en avión. ¿Basa tal afirmación en alguna experiencia personal?...

— Efectivamente. Recuerdo que en oportunidad de una excursión, organizada por E.V.E.S., se programó un vuelo de París a Londres, del cual debían participar catorce viajeros, todos argentinos. Llegados a la planchada, con los pasajes pagos, diez de ellos se negaron a ascender al avión, un poderosísimo trimotor, el "Rayo de oro", que ofrecía comodidad y, sobre todo, seguridad máximas. De más está decirle que tal actitud provocó más de una sonrisa irónica entre el personal de la compañía y el público habitual de las despedidas... Realizado el viaje con toda felicidad, los cuatro restantes contaron maravillas, lo que provocó que todos regresaran en el "Rayo de oro".

— ¿Entonces es precario el desarrollo del turismo en avión dentro de nuestro país comparado con el del Viejo Mundo?...

— Entre uno y otro existe una diferencia sideral. En Europa el público se ha despojado de toda prevención. Seguro y confiado, vuela con la mayor naturalidad. Allí se adquiere un pasaje para una línea aérea como se adquiere un boleto de ferrocarril o de autocar. Las redes aeronáuticas cruzan profusamente todo el continente, uniendo pequeñas y grandes ciudades, balnearios, estaciones termales y cuanta localidad que ofrezca algún interés o corriente de turismo. En punto a organización, aquello es sencillamente ejemplar. Material aeronáutico, técnica, competencia de manejo, horarios exactísimos, todo se une para ofrecer al viajero comodidad, seguridad y la rapidez inherente a la aviación. En Alemania el perfeccionamiento adquiere límites asombrosos, existe un tránsito aéreo profuso que vincula todas las ciudades de alguna importancia, estando los servicios a cargo de un sindicato estatal. Allí se patentiza nuestra falta de hábito, nuestro alejamiento en materia de vuelos, de viajes y excursiones a través de las alturas. No es burla decir que en Alemania se aprende a comprender que nosotros, los argentinos, vivimos muy pegados a la tierra...

Interrumpimos al señor Pérez para interrogarle:

— ¿Cree usted que puede sustentarse algún optimismo acerca del futuro de la aviación turística en nuestro país?...

— Ciertamente. Hasta por su conformación geográfica la Argentina es un país ideal para su desarrollo. Contribuyen a ello las grandes distancias que separan a los núcleos importantes de población o atracción por sus bellezas naturales, distancias que el avión recorre en escasas horas; el amplio porcentaje de llanuras, escenario propicio para los aterrizajes, de mayor visibilidad y mejores y más regulares condiciones meteorológicas.

— ¿A qué medios debería apelarse, entonces, para que el público se familiarizara con la navegación aérea?

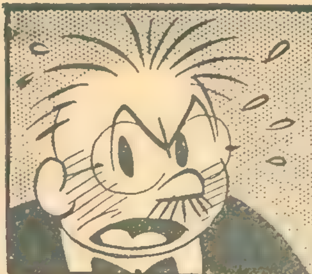
— En su pregunta está la respuesta. Lo que nosotros necesitamos es familiarizarnos — precisamente — con la aviación. El noventa por ciento jamás ha visto un aeroplano a diez metros de distancia. Sólo el cinco por ciento conoce el placer de sentarse en una cómoda butaca de las cabinas de los aviones de pasajeros. En síntesis: se impone difundir la verdad de la aviación. Esa verdad descorrerá el telón de muchos prejuicios ilógicos, el temor propio de la ignorancia...

— ¿Quién y cómo encararía esa propaganda?

— Los más interesados en ello. Podrían propiciarse cortos vuelos de ensayo, a precios accesibles a todo el mundo. Quien recibiera su bautismo del aire sería una "célula" de propaganda directa. ¡Y qué eficacia la de esta propaganda! Aunque las utilidades de estos pequeños viajes fueran nulas, se compensaría con los beneficios mediatos de toda publicidad bien encaminada. Es decir, que la última palabra la tienen las compañías de navegación aérea con servicios en nuestro país.

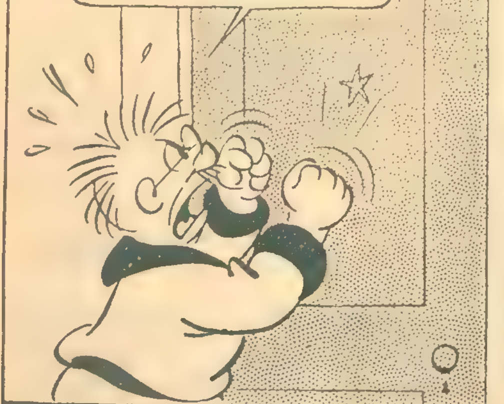
"Con un impulso efectivo en el ánimo del público, a muy breve plazo la aviación y el turismo por vía aérea cobrarían una actividad inusitada. No hay que olvidar que el argentino es deportista por temperamento, y en la aviación hay mucho de deporte. De igual modo se beneficiarían innumerables regiones de innegable atracción para las excursiones; pero un tanto alejadas de los centros vitales de la nación.

"Imagínese usted: Nahuel Huapí, las termas de Rosario de la Frontera, las cascadas del Iguazú a escasas horas de vuelo... Pero de vuelo intensivo, con líneas de una frecuencia y regularidad sólidamente establecidas. Un ideal realizable y de realización cercana. Así lo espero para bien de nuestro país, que tantas maravillas atesora, y para los argentinos, que en la intimidad de sus sentimientos desean ardientemente conocer tales dones de la naturaleza. Y ya sabe usted que conocer a la patria es una forma de amarla más aún..."



Don Fermín

POR DANTE QUINTERNO























LA FINALIDAD DE LA ESCUELA MILITAR DE AVIACION

Por el mayor ARISTOBULO REYES

LAS fuerzas aéreas estan constituídas, en lo fundamental, por personal y material.

Aviadores y aviones forman el núcleo y la médula de los ejércitos del aire; son aquéllos, pues, dos factores inseparables que deben ser estimulados y desarrollados armónicamente, en perfecto equilibrio, para asegurar en todo tiempo y lugar la eficacia de la institución encargada de la custodia de los cielos de la patria.

Dentro de las fuerzas aéreas del ejército, dos instituciones tienen a su cargo el reclutamiento o formación de aquellos elementos básicos: la fábrica militar de aviones encara la producción del material volante; la Escuela Militar de Aviación forma o instruye a los aviadores y pilotos militares.



El mayor Aristóbulo F. Reyes, director de la Escuela Militar de Aviación.

Para llenar tan alto cometido, la Escuela Militar de Aviación ha sido dotada de nuevas y amplias instalaciones en Córdoba, y en el corriente año, ha encarado la formación de aviadores desde la situación de cadetes, con un resultado que será, sin lugar a dudas, consagratorio del sistema.

Por sus aulas han pasado no menos de 300 aviadores y pilotos militares, y en la actualidad, más de 50 jóvenes oficiales, suboficiales y cadetes nutren su cerebro y templan su carácter para ser profesionales útiles en las unidades a que serán destinados a su egreso.

El Instituto Militar desarrolla su actividad dentro de los moldes de la disciplina, — la que gravita en grado importante hasta en la vida privada de los alumnos — y bajo programas que asimilan la evolución de la técnica aeronáutica contemporánea.

La preparación moderna del aviador militar y del piloto militar exige una variedad de conocimientos que la escuela imparte en forma de materias.

Así, por ejemplo: *enseña* a volar, porque el vuelo constituye la esencia de la profesión del aviador, y para formar comandos bien capacitados para conducir unidades en el aire; *enseña* aeronavegación para capacitar al aviador a salvar distancias con cualquier tiempo, de día y de noche, sobre nubes o con niebla; *enseña* motores para dar al piloto conciencia de su funcionamiento y habilitarlo para reparar pequeñas fallas que pueden presentársele en el cumplimiento de una misión de vuelo; *enseña* material aeronáutico y aerodinámica con el fin de dar al aviador una ilustración técnica que lo capacite para apreciar y seguir los progresos de la industria aeronáutica y comprender las leyes que rigen el vuelo mecánico; *enseña* meteorología, porque es indispensable que el aviador conozca el medio en que se mueve y sea capaz de vencer o sortear las dificultades que pueda oponerle el tiempo; *enseña* táctica aérea para capacitarlo a apreciar el valor y empleo de las formaciones de combate y a conducir las unidades en vuelo; *enseña* organización militar y táctica terrestre, porque en los trabajos de cooperación con el ejército es indispensable que el aviador conozca sus modalidades de combate y los elementos que integran sus grandes unidades; *enseña* observación aérea para que las informaciones que aporte el aviador a los comandos sean realmente útiles y básicas para fundar sus decisiones; como complemento de esta materia enseña el manejo del material fotográfico y de radiocomunicaciones; *enseña* bombardeo, a fin de capacitar al aviador para el cumplimiento de misiones de ataque en cooperación con el ejército; pero muy especialmente para orientar su conciencia hacia el bombardeo en masa, que constituye uno de los puntos esenciales de la moderna doctrina de la guerra aérea; también enseña el manejo de las armas de defensa de a bordo, esto es, de las ametralladoras, con las que se ha de abrir paso para el cumplimiento de sus misiones, y *enseña*, por último, higiene del aviador para inculcar al personal navegante ciertos preceptos que encierran el secreto de conservar y prolongar las aptitudes para el vuelo.

Queda con esta síntesis esbozada la finalidad de la Escuela Militar de Aviación, como también la forma en que llena una tarea tan grávida en responsabilidades, lo que sólo es posible alcanzar cuando se cuenta con una verdadera conciencia profesional en los maestros y con una consagración sacerdotal en los alumnos, lo que, felizmente, ocurre en el presente.

La RUMBEADA de los CAUDILLOS HACE que TODA

PROVINCIAS INDEFINIDAS Y RESULTADOS DUDOSOS. — ¿EXISTE UN ACUERDO DE INFLUYENTES DESCONTENTOS? — PODRIAN PRODUCIRSE SORPRESAS EN EL COLEGIO ELECTORAL. — RADICALIZANTES, DERROTISTAS E INDIFERENTES. — CON MENOS PROMESAS Y MAS EQUILIBRIO, LA CAMPAÑA PRESIDENCIAL ANDARIA MEJOR.

Decíamos en una nota precedente, que todavía no ha desaparecido la posibilidad de sorpresas en las elecciones presidenciales. Agregamos ahora que los comicios del 5 de septiembre no darán la nota definitiva ni constituirán el desenlace de la campaña que están realizando los partidos. Por el contrario, recién entonces, después de conocerse los resultados del escrutinio, empezará el verdadero ajedrez político, con un intenso y estratégico movimiento de piezas.

Hay que prepararse para el espectáculo que va a venir y que ya anuncian ciertos antecedentes que, por cierto, no escapan al ojo del observador.

Cuando se hace una elección "regulada" y los hombres se prestan para secundar una acción que no es la regular, cada cual lleva en la partida sus intereses y los hace valer oportunamente. En este caso son muchos los que esperan su "recompensa" y están dispuestos a obtenerla de cualquier modo si no se la dan espontáneamente.

Subsisten incógnitas

¿Qué ha andado haciendo el doctor Melo por el interior? ¿Qué piensan los descontentos con la "media palabra" y los escépticos acerca de las "soluciones levantadas"? ¿Qué capital y qué recursos movilizarán Salta y Jujuy, Corrientes y otras provincias en pro de la fórmula mixta?

Todos estos interrogantes tendrán respuesta clara y precisa en su oportunidad.

Pero sin esperar el momento en que los hechos han de darnos esa contestación, puede anticiparse que el momento es de confusión, de indisciplina y de descreimiento. Ese está a la vista.

La concordancia no sabe a ciencia cierta con qué provincias cuenta "al firme" para ganar la batalla. Y como no puede hacer cálculos matemáticos, el problema puede fallarle.

En Salta los ánimos están muy apagados, en Jujuy, una fracción radical antipersonalista se ha desglosado del conjunto oficialista y en Corrientes se hace misterio.

Según las cifras más recientes, la concordancia podría prescindir de Santa Fe y hasta entregarla al radicalismo, siempre que las demás provincias situacionistas respondieran lealmente al binomio mixto. Así contempladas las cosas, la concordancia tiene razón. La capital, Córdoba, Entre Ríos, Tucumán y Santa Fe no le darían al radicalismo, en la hipótesis de un triunfo de dicho partido en esos sectores, más que 184 electores. Y para hacer mayoría estricta se necesitan 189.

Pero volviendo la página del reverso encontramos estas otras anotaciones: Si el radicalismo llegara a obtener un número de electores que lo acercara a la mayoría, lo más probable sería que alguna situación de las no muy firmes se diera vuelta o pegara una "agachada". Así, por ejemplo, si Corrientes optara por designar candidatos propios, frente a los 184 electores que le hemos asignado momentáneamente al radicalismo, su sola defección daría el triunfo a la fórmula Alvear-Mosca, pues la concordancia quedaría reducida a 174 electores.



DOCTOR JUAN B. CASTRO
El "gaucho" Castro, que decía: "Con Melo o con Alvear", ha optado por irse con Ortiz.



DOCTOR MARIANO P. CEBALLOS
Se ha reintegrado a la acción cívica en Córdoba, y conjuntamente con ello ha estallado una nueva disidencia.

Fenómenos previsibles

Pueden darse otros fenómenos. Es indudable que la concordancia cuidará celosamente de los electores santafecinos y que la "regulación" dará en aquella provincia los resultados que se esperan. Pero como se tratará de un colegio netamente radical, éste, por su parte, estará a la expectativa de los resultados generales, de modo que si éstos fueron favorables a las soluciones radicalizantes o a la fórmula integral, no se titubearía en cancelar los compromisos preelectorales para enfocar la situación post electoral desde nuevos puntos de vista.

Es indudable que los radicales antipersonalistas aspiran a predominar en el futuro gobierno y que los conservadores serán un serio obstáculo en el camino de esas aspiraciones. Si se presenta la ocasión de eliminarlos cómoda y diplomáticamente, es segurísimo que no la desperdiciarán.

En el caso de una defección como la que hemos puesto por hipótesis, o de una falla por el lado de otra provincia cualquiera, los conservadores perderían el derecho de paridad, puesto que no habrían cumplido el pacto íntegramente y entonces, lo único que se les ofrecería sería la incorporación sin exigencias al nuevo partido que se formaría con tintes radicales más acentuados.

Acción de los descontentos

En el terreno de las probabilidades puede explayarse libremente la imaginación. Las piezas movibles del tablero electoral son varias, pero el juego más interesante sigue concentrado alrededor de Santa Fe, Tucumán y Corrientes, precisamente porque Santa Fe es el eje de las ilusiones radicalizantes, Tucumán el comodín de todas las tendencias y Corrientes el enigma, tan impenetrable como su famoso Iberá y tan silencioso como su senador "vidalicio", el doctor Vidal.

Que haya descontentos en la concordancia metropolitana, no interesa, desde que en la capital a lo único a que aspira la "política dirigida" es a que se haga un esfuercito para llenar las apariencias. Pero el descontento en el interior es más serio, porque el derrotismo, la indiferencia y el encono podrían llevar a un contraste.

A raíz de la jira del doctor Melo se ha dado en decir que se ha constituído en el país una especie de logia de descontentos que no miran las directivas de la Casa Rosada con ojos de mansedumbre.

Una logia de esta naturaleza, por la calidad de sus integrantes, podría llegar a gravitar seriamente en los resultados del Colegio Electoral, aunque su eficacia, diremos, se hallará condicionada a las últimas exigencias y a la forma en que éstas sean encaradas desde las esferas oficiales.

Ya se sabe que el doctor Melo salió a destiempo a jugarse contra la concordancia porque falló su candidatura a la futura presidencia, que Corrientes no es segura porque al doctor Vidal también le falló la vice y que Salta y Jujuy han perdido presión desde que vieron malograrse sus esperanzas políticoindustriales con la candidatura del doctor Patrón Costas.

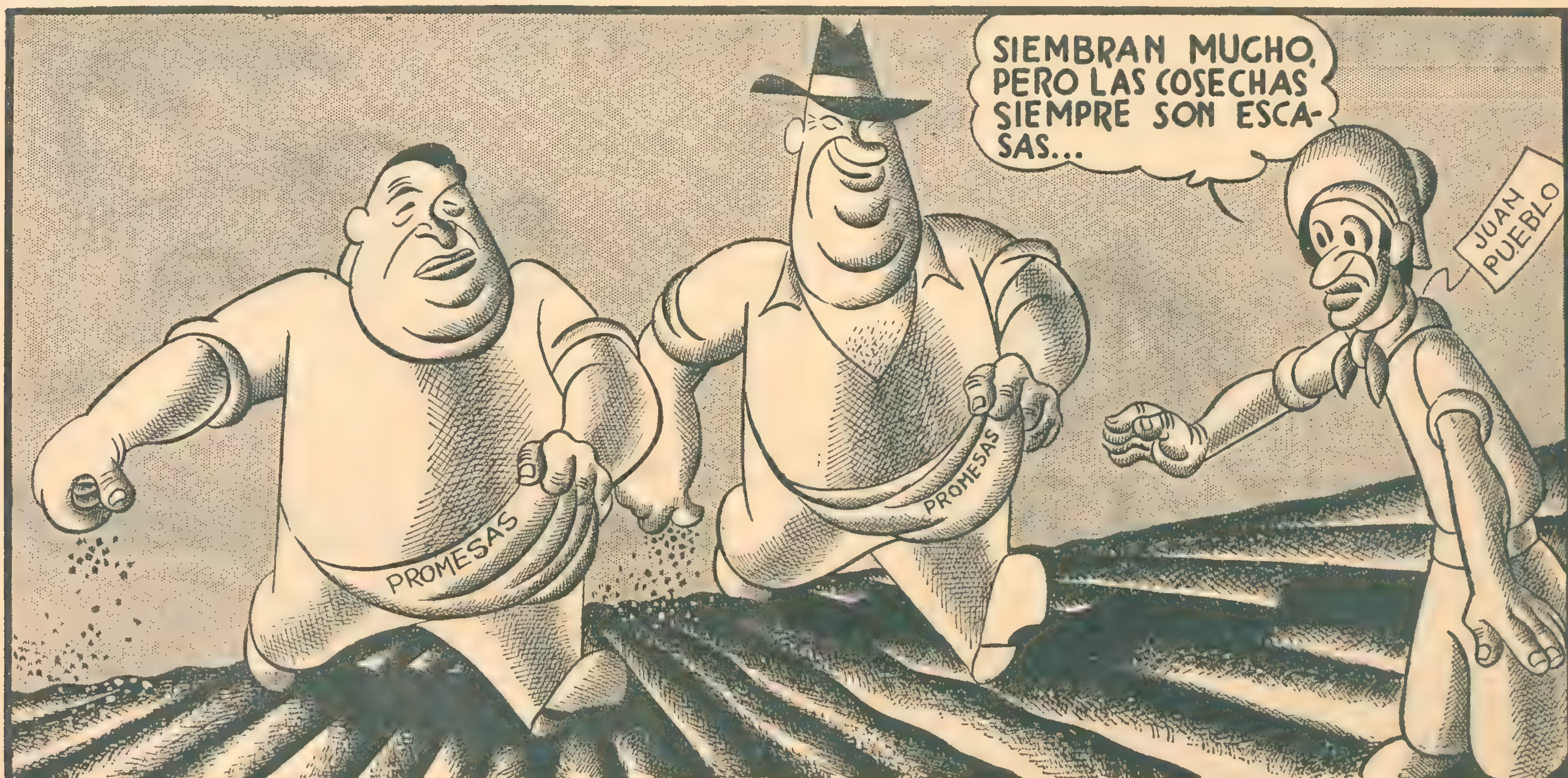
En cuanto a Santiago del Estero, se dice que el "gaucho" Castro — que decía: "Con Melo o con Alvear", ha optado por irse con Ortiz. Pero en Santiago, la concordancia está dividida en tres núcleos, uno conservador y dos rosados, y nada nos garantiza que a última hora se produzcan nuevos rozamientos entre los caudillos situacionistas y se desarregle otra vez el difícil y transitorio acomodo que se ha logrado.

Ya se sabe que entre esos descontentos y otros que por ahora se hacen los satisfechos, existen aspirantes a ministerios, senadurías, diputaciones y cargos públicos nacionales y provinciales de diversas categorías.

Es decir, que entre el 5 de noviembre y el día de la reunión de los colegios tendrán que resolverse infinidad de problemas y problemitas, con precisión que no admitirá excepciones, porque queda la jornada de marzo para "ajustar cuentas".

Ante la situación que acabamos de

VIA QUEDEN ENIGMAS en la POLITICA NACIONAL



No se ha dejado nada por prometer, desde la subdivisión del latifundio hasta la provincialización de los territorios.

plantear, es lógico que ya se esté tratando la cuestión diputaciones y senadurías, con muchas tendencias a la reelección.

Aspectos nuevos

En San Juan termina su mandato el senador Porta, que no será reelegido, porque el gobierno conservador ha decidido que esa banca sea para uno de los suyos, sin reparar en el aforismo yrigoyeniano que dice: "Del gobierno a casa."

El ingeniero Porto cuenta con unos 3.000 bloquistas disidentes, que tal vez no lo acompañen a votar por la concordancia cuando sepan que van a pura pérdida.

El citado "gaucho" Castro quiere la banca que dejará vacante el doctor Bruchmann y sus desacuerdos con el gobernador provienen, precisamente, de que éste no se mostraba propicio a aquellas aspiraciones. Sobrevino así la ruptura entre ambos caudillos y todavía no se sabe ciertamente si el futuro senador será el doctor Castro.

En La Rioja, para zanjar un grave cisma que se cernía sobre el gobierno de la provincia, hubo que hacer una transacción a base de listas mixtas de electores de gobernador, en las cuales entran cinco radicales rosados y tres conservadores. Pero los rosados, a su vez, están divididos y responden a la "política dirigida" por distinta cuerda. En caso de conflicto, se prevé que dos de dichos electores riojanos podrían votar por la fórmula radical tradicionalista, o por el binomio neto o por una solución radicalizante.

En Córdoba, aunque no cuenta como factor positivo para la campaña presidencial, también hay agitación interna en el conservadorismo. El doctor Mariano P. Ceballos se ha reintegrado a la acción cívica en aquella provincia, y conjuntamente con ello ha estallado una nueva disidencia, pues un núcleo de concordancistas sostiene que no se ha cumplido el pacto de la fusión.

En Buenos Aires también habrá listas mixtas de conservadores y antipersonalistas, pero éstos entran en proporción tan escasa, que el recelo de aquéllos se patentiza en su propia mezquindad.

Finalmente, desde Jujuy llegan algunas voces de alarma: el entusiasmo radical es tan grande, que el oficialismo empieza a temer por su suerte. Sucede que San Luis, por ser un baluarte considerado seguro por la concordancia, fué dejado un poco de lado y no se tuvo la precaución de preparar un núcleo de "expertos" para la "regulación".

Sensualismo y especulación

El resumen de todo lo que acabamos de decir está en que el sensualismo y la especulación predominan en el campo electoral. Los valores se han subvertido, y en vez de lucharse por ideales, se lucha por acomodos. En esas condiciones es claro que el candidato que empuña el volante de la "regulación" lleva ventaja y que, por lo tanto, estemos asistiendo al espectáculo poco convincente, desde el punto de vista de la ética, de las conversiones al pie del cañón.

Cuando hay sinceridad de convicciones y de procedimientos, no se espera a que una campaña electoral se aproxime a su desenlace para abandonar sorpresivamente las filas en que se ha estado militando, para abrazar otra causa hasta ese momento combatida. Los argumentos que se emplean para explicar esos traslados serán todo lo patrióticos que se quiera, pero las circunstancias autorizan a pensar en que se procede con un poco de cálculo.

Y por lo mismo que el sensualismo y la especulación predominan en todos los terrenos y en todas las esferas, es también que debemos permanecer alerta hasta el último momento y dispuestos a no dejarnos impresionar por cualquier sorpresa. Caudillos y masa seguirán el camino de sus intereses y conveniencias. Ese es un camino demasiado caro a los ideales cívicos y a las conveniencias materiales de una nación, porque lo primero lo paga la fe democrática y lo segundo, el presupuesto.

Demasiadas promesas

Si la campaña se hubiera organizado con el debido tiempo y sobre bases más regulares, no se habría producido esa competencia de promesas al por mayor en que se han batido los candidatos en sus jiras y asambleas de propaganda.

No se ha dejado nada por prometer: desde la subdivisión del latifundio — que ya figura en las plataformas desde hace veinte años — hasta la provincialización de los territorios.

Ya sabemos que de todo eso apenas si se cumplirá el cinco por ciento, y lo demás, como los déficits, pasará a ejercicios venideros. De ahí el descreimiento popular que hace sonreír hasta a los niños cuando se habla en forma tan ampulosa e insubstancial del porvenir.

Con menos improvisación y más organización, la campaña habría andado mejor y los partidos tal vez hubieran logrado delinear mejor sus respectivas posiciones.

Lo que el país desea no son programas globales, en los que se abarque de una sola vez todos los problemas presentes y futuros, sino un plan factible, humanamente razonado y que incluya los intereses más próximos y de urgente atención.

"Gobernar no es payar", dice un cartel mural que la concordancia mandó colocar, con poco tacto político, en las calles de la capital. Y, precisamente, los que han apelado a ese recurso efectista son los más payadores del fogón, y la verdad es que estamos en plena payada, pero en la payada clásica, de los viejos e intencionados improvisadores que se sacaban chispas con la intención de sus inventivas.

El pueblo, desmoralizado, no sabe a quien seguir, y se retrae como si no quisiera contribuir con su esfuerzo al desarrollo de una comedia en que si el libreto es malo, los actores no hacen nada su parte por salvar sus lagunas, sino que, por el contrario, contribuyen a aumentarlas. Porque al exceso de las plataformas partidarias todavía se suma la iniciativa personal de los candidatos que hacen agregados de circunstancias, adaptándolos a las zonas que recorren o a los gremios que tratan de conquistar. Cuando se dicte la ley orgánica de los partidos políticos, habrá que establecer una cláusula contra el verbalismo que sirva de dique a los excesos oratorios y regule el margen de las posibilidades legales y administrativas de los futuros gobiernos.

EN EL PROXIMO NUMERO:

LA CAMPAÑA PRESIDENCIAL FINALIZA EN MEDIO DE UNA DESCONCERTANTE CONFUSION POLITICA.

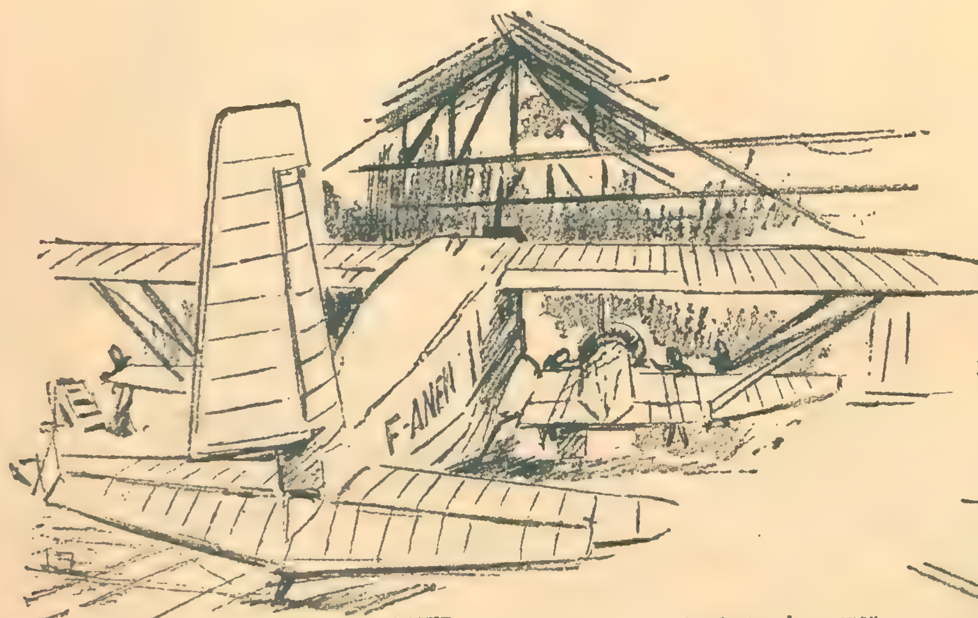
OTRA NOTA DE GRAN ACTUALIDAD SOBRE LA POLITICA NACIONAL

PREPARATIVOS DE VUELO DE UN AVION TRANSCONTINENTAL

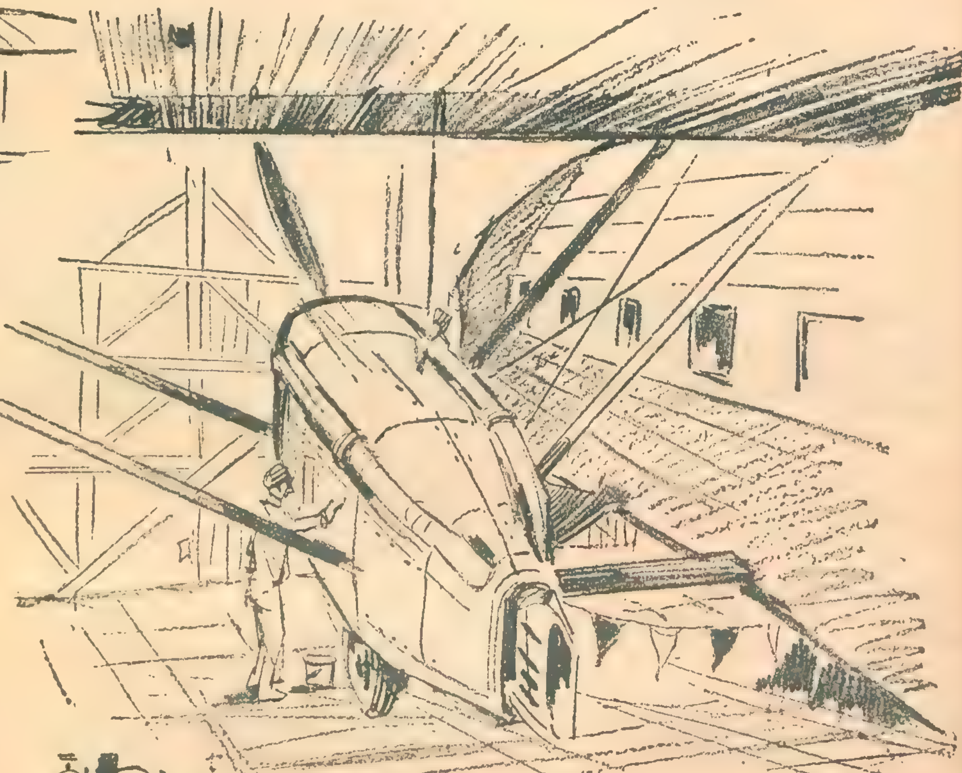
Apuntes de JEAN A. JOSSE



El automóvil del Correo Central llega, alrededor de las 23 horas, al aerodromo de General Pacheco, llevando los sacos de correspondencia, que el avión trascontinental de la Air France distribuirá en su ruta hasta Europa.



El avión, dentro de su enorme cobertizo, es objeto de cuidadosos preparativos por parte de los mecánicos de la base, pues la máquina debe llegar en un solo vuelo hasta Río de Janeiro.



Cada uno de los tres motores del poderoso avión es objeto de una revisión muy prolija, pues tendrán que trabajar sin interrupción durante las 12 ó 13 horas que dura el vuelo.



El contenido de los sacos del Correo Central es pesado en la balanza y distribuído por numerosos empleados, que luego vuelven a embolsarlo para colocarlo a bordo del avión.



La distribución de encomiendas y correspondencia se hace en una mesa dividida en casilleros: Río de Janeiro, Dakar, Londres, París, Marsella... Es decir, medio mundo en pocos metros cuadrados.



Unos tirando y otros empujando, el enorme trimotor se desliza suavemente, hasta ser colocado en la pista de "decollage"



Una vez distribuída y embolsada la correspondencia, los empleados la colocan en el trimotor.



Y el avión es sacado a pulso del hangar, para colocarlo en la pista, donde, después de calentarse los motores, levantará el vuelo para perderse rápidamente en la negrura de la noche. Esta operación se cumple todos los sábados a medianoche, cualquiera sea el estado del tiempo.

LA AERONAVEGACION UNE A LOS PUEBLOS

Por M. THOMAS

Director de la Air-France

PARA que la aviación postal rinda todo el servicio que de ella hay que esperar, los aviones que ejecutan tal tráfico no deben solamente ofrecer una gran capacidad de transporte, sino que es necesario que sean absolutamente seguros y de una perfecta regularidad de marcha.

En consecuencia, deben estar provistos de todos los perfeccionamientos que hoy permiten al avión volar con cualquier tiempo, y permanecer siempre en contacto inmediato y seguro con la tierra. Gran excedente de poder repartido sobre varios motores; instrumentos de a bordo perfeccionados y que se controlen unos a otros; estaciones radioeléctricas provistas de dispositivos apropiados para evitar las interrupciones; la tripulación necesaria para poder vigilar continuamente en vuelo el funcionamiento de todos los dispositivos. En una palabra: el avión postal debe reuir todas las condiciones de un avión afectado al tráfico de pasajeros. Hasta su confort no debe ofrecer gran diferencia con el de un avión para transporte de personas.

Los aviones medianos o de gran transporte, que las empresas aéreas tienen afectados al tráfico postal, reúnen todas aquellas condiciones. Poseen la velocidad que hoy no es incompatible con la calidad de la carga transportada, pues navegan a 260 kilómetros por hora en tan buenas condiciones como los aparatos livianos más modernos.

Con estos aviones y una infraestructura suficiente, el vuelo nocturno no constituye ya un azar.

Las líneas europeas están a la cabeza del progreso. Los aviones transportan regularmente el correo de noche, de París a Toulouse, de París a Marsella, de París a Bruselas, de París a Londres, y cuando la infraestructura en tierra sea completada, podrán transportar de noche el correo a toda Europa cada vez que resulte una ganancia de tiempo para el público. También en América, desde hace varios años, se vuela lo mismo de día que de noche.

No es previsible todo el impulso que va a adquirir la aviación comercial en un porvenir próximo. Podemos, sin embargo, presumir desde ahora que el mundo verá cosas extraordinarias en materia de navegación aérea; las distancias se acortarán fantásticamente y la aviación llegará a convertirse en el factor más importante de acercamiento entre los pueblos.



He aquí al enorme avión "Santos Dumont", de cuatro motores, empleado por la Air-France para el transporte de la correspondencia entre Europa y Sud América, a través del Atlántico.



Henri Guillaumet, uno de los grandes pilotos de la Air France, con más de un millón de kilómetros recorridos.

DE UNA SUBSCRIPCION PUBLICA NACIO NUESTRA AVIACION MILITAR

(Continuación de la página 4)

searan prepararse para pilotos aviadores, y el de Marina enviará al de Guerra la lista de los de la Armada dispuestos a seguir los mencionados cursos.

"Art. 7º Dense las gracias al Aero Club Argentino. Comuníquese, publíquete, etc. Firmado: Sáenz Peña. G. Vélez."

En base a esto, el Aero Club Argentino procedió a la inauguración del flamante instituto aéreo, en acto público, el que tuvo lugar en El Palomar, la tarde del 8 de septiembre de aquel año.

Una muchedumbre inmensa llenó todas las instalaciones y campo de actividades de, en otrora, la Escuela Argentina de Aviación de Mantels y Cía. Concurrieron al acto los ministros de Guerra y Marina y cuanto más selecto de nuestra sociedad y mundo diplomático. Soldados del 1º de ingenieros montaban guardia. La escuadrilla de aeroplanos, la más heterogénea de que se tenga memoria, estaba allí alineada.

A la hora convenida, el ingeniero Newbery hacía entrega a las autoridades allí presentes de la Escuela Militar de Aviación, la que era aceptada con oportunas frases por el ministro de Guerra.

Momentos más tarde se iniciaron los vuelos, de los que participó también el propio ministro de Guerra, general Vélez, ocupando el puesto de pasajero en el biplano Farman de Marcel Paillete.

Pocos días después fué nombrado el primer director militar, recayendo la designación en el teniente coronel Arenales Uriburu, antiguo socio del Aero Club Argentino y cuya actuación en nuestra incipiente aeronáutica lo sindicaba como uno de los jefes más capacitados para cargo de tanta responsabilidad.

Abierta la inscripción del primer curso para lo que se contaba con los servicios de Marcel Paillete, piloto francés de renombre mundial y que en el país había desarrollado la mejor actividad, conjuntamente con su colega italiano Bartolomé Cattáneo, el 4 de noviembre se inauguró con la incorporación del teniente de fragata Melchor Z. Escola, tenientes primeros Raúl E. Goubat y Aníbal Brihuega, tenientes Pedro L. Zanni, Alfredo S. Agneta, Carlos Jiménez Kraner, Juan Carlos Ferreyra, Baldomero de Biedma, Saturnino Pérez Ferreyra y Leopoldo Casavega y el subteniente Manuel Félix Origone; este último que habría de ser la primera víctima del vuelo mecánico en el país.

Al día siguiente inauguróse también el curso de aerostación, efectuándose con tal motivo una ascensión en el "Buenos Aires", bajo la dirección del ingeniero Jorge Newbery, en la que participaron el teniente de fragata Escola y el teniente primero Goubat.

La Escuela Militar de Aviación quedaba, pues, en marcha. Su asiento quedaba definitivamente establecido en El Palomar, sobre los terrenos donados por Mantels y Cía., en los que se levantaban, a la sazón, los dos amplios cobertizos de la Compañía Aérea Argentina, donde se gurdaba la flotilla constituída por un monoplano Antoinette de 50 caballos, un Denoiselle de 35 caballos, dos Nieuport de 100 caballos, un Nieuport de 50 caballos, un Blériot de 50 caballos y un biplano Henri Farman de igual fuerza.

Merecen destacarse, antes de finalizar esta breve reseña, las principales donaciones registradas:

Bolsa de Cereales, 17.000 pesos.

Aero Club Argentino, personal técnico y esféricos.

Mantels y Cía., el campo y las instalaciones.

Piccardo y Cía., un monoplano Nieuport de 100 caballos.

(Continúa en la página siguiente)



Unica fotografía de Jorge Newbery acompañado por el barón Antonio de Marchi en el momento de iniciar un vuelo a bordo de un biplano Farman. Ambos fueron los presidentes de la Comisión Nacional que efectuó la subscripción popular para crear la Escuela Militar de Aviación.

Marcel Paillette, el popular piloto francés, que fué el primer instructor de nuestra escuela.



El mayor Arturo P. Luisoni, autor de la iniciativa de donar al Ejército y Marina el material aeronáutico necesario para la fundación de la escuela, mediante una subscripción pública.



El ex presidente de la Nación, doctor Roque Sáenz Peña, que subscribió el decreto creando nuestra primera Escuela Militar de Aviación.



La estampilla, sin valor filatélico, que conjuntamente con las postales constituyó la base de la subscripción pública.



El ex ministro de Guerra, general Gregorio Vélez, que refrendó el decreto de creación de la Escuela y prestó amplio apoyo a sus primeros directores.



Una de las postales que sirvieron de base a la colecta popular. La escena dibujada en la postal, a pesar de su cuarto de siglo, era una acertada visión del futuro.



Una reunión de la comisión nacional recolectora de fondos, con asistencia del ministro de Guerra, general Vélez. Foto del año 1912.



El primer director militar, teniente coronel Arenales Uriburu.



Una vista de los primitivos talleres de El Palomar.



El día de la inauguración, 8 de septiembre de 1912, el ministro de Guerra, general Vélez, efectúa un largo vuelo en el biplano de Paillette.

De una subscripción...

(Viene de la página anterior)

Compañía Tabacalera Argentina, un biplano H. Farman, un monoplano Blériot y un monoplano Nieuport, todos de 50 caballos, y tres meses de contrato del piloto aviador instructor Marcel Paillete.

Alberto E. Castex, un monoplano Nieuport de 100 caballos.

Lomas de Zamora Jockey Club, un monoplano Demoiselle de 35 caballos.

Moss y Cía., un esférico de 800 metros cúbicos.

Compañía Primitiva de Gas, 100.000 metros cúbicos de gas.

Horacio Anasagasti, un automóvil.

Rodolfo Moreno, el servicio sanitario.

No obstante haberse dado ya por terminado algún tiempo después todo lo relacionado a la colecta, las donaciones subsistieron todos los tiempos. Sería muy largo enumerarlas, aparte de que escapan a la época de la fundación.

Tal es, a grandes trazos, la verdadera historia de la creación de nuestra Escuela Militar de Aviación, que tantas páginas de gloria escribiera día tras día desde entonces, en el afán de igualar, en el tiempo, las glorias inmarcesibles de las otras armas de nuestro Ejército y Marina; glorias que, para no desmerecer de aquéllas, no les falta ni la aureola del sacrificio.

LOS ORIGENES DE NUESTRA AVIACION NAVAL SE CONFUNDEN CON LOS DE LA MILITAR

(Viene de la página 5)



El teniente de fragata Melchor Z. Escola, que integró el primer curso de la Escuela Militar de Aviación y luego fué el primer director de la Escuela de Aviación Naval de Fuerte Barragán.



El teniente de fragata Raúl Moreno, primer director técnico de la primitiva escuela de Fuerte Barragán, que recibió instrucción del condestable Oytaben.



Vista aérea de la Escuela de Aviación Naval inaugurada en 1921 en Puerto Belgrano. A esta escuela figuraba agregado el crucero acorazado "Almirante Brown".



El condestable Joaquín Oytaben, primera víctima de la aviación naval, quien, con el avión de su propiedad, propuso formar los primeros pilotos navales.



El capitán de fragata José C. Gregores, primer jefe del servicio de aviación naval una vez que se hubo establecido en Puerto Belgrano.









Martín L. Pico, que asumió las funciones de profesor de vuelo a raíz de la muerte de Oytaben.

Uno de los últimos aviones adquiridos por la Marina: un "Stearman" de 500 caballos.



Los tenientes de fragata Marcos A. Zar, Ceferino Pouchan y Ricardo Fitz-Simons (de arriba abajo) fueron los tres primeros marinos diplomados de aviadores navales, para lo que fueron comisionados al extranjero en 1916.

(Viene de la página 5)

aquel país, de donde regresaron dos años después con sus respectivos diplomas de aviadores navales.

Posteriormente, ya en 1920, se envió una nueva comisión al mando del teniente de navío Zar, integrada esta vez por el teniente de fragata Estebau Zanni, los alfereces de navío Víctor Padula, Silvio J. Leporace y Enrique Brown; los ingenieros Hugo Pantolini, Juan Sidotti y Hugo Wilkendor, y numeroso personal de suboficiales y mecánicos.

Finalmente, aprovechando la estada en el país de los tenientes Zar, Pouchan y Fitz Simon y la donación de varios hidroaviones por parte del gobierno de Italia, que habían integrado la misión que presidiera el barón Antonio de Marchi, se iniciaron las actividades de vuelo, culminando con el decreto de creación de la Escuela Naval de Aviación, en Puerto Belgrano, acontecimiento que tuvo lugar en Septiembre de 1921.

A partir de entonces, la aviación naval, incorporada a nuestra Marina de Guerra, ha continuado ininterrumpidamente sus actividades, y, a igual que la del Ejército, ha demostrado una eficiencia absoluta, aunque es menos conocida por el público en virtud del alejamiento de sus bases y la modalidad impresa a las mismas por sus dirigentes.

Azarosa ha sido su implantación, azaroso su desenvolvimiento; pero la labor cumplida, amojonada con el sacrificio de muchos de sus servidores, ha demostrado acabadamente que su breve historia, como la de la militar, no desmerece en nada a las glorias de la Marina.

LOS PILOTOS ALEMANES EJERCITAN LA PUNTERIA



En la aviación alemana los pilotos son sometidos a un riguroso entrenamiento, para que cada cual alcance el máximo de eficiencia en su especialidad. Así, los pilotos de caza realizan ejercicios de tiro al blanco con aviones que disparan a través de la hélice, y es a los momentos culminantes de este entrenamiento que se refieren las fotografías que ilustran esta página. Ejercicios, por cierto, sumamente delicados, pues el piloto, que es al mismo tiempo el artillero, debe obrar con una extraordinaria rapidez.

El aviador en pleno ejercicio de tiro: la máquina ha picado en dirección al blanco, en el suelo, para disparar. En esta operación el piloto dispone sólo de una fracción de segundo para tirar y volver a elevarse antes de estrellarse contra el suelo.



Momento en que el avión pica hacia el blanco: es evidente que el piloto necesita una vista y una reacción mental rapidísimas para no estrellarse.



Hecho el tiro, la velocísima máquina se eleva nuevamente en una cabriada impresionante, cuando faltaban pocos metros para dar en el suelo.

HAY QUE CONSIDERAR LA LABOR DE LA AVIACION CIVIL

Al ocuparnos de la aviación militar, con motivo de sus bodas de plata, la aviación civil, estrechamente vinculada a aquélla, bien merece un justiciero recuerdo.

Las primeras manifestaciones de nuestra aviación civil en el campo sudamericano, se remontan a los tiempos llamados con justicia "heroicos", es decir, la primera década del siglo XX. El Aero Club Argentino organizó, ya entonces, los primeros concursos con motivo de los grandes festejos del centenario.

Años después, por el entusiasmo de algunos aficionados — sin duda los precursores — por la acción del Aero Club, y en la actualidad también por cierto número de instituciones de igual carácter, la aviación civil argentina ha conseguido marchar con un ritmo relativamente acelerado. Pero hagamos un poco de historia.

En 1923 se inició, por parte de las autoridades de la aviación militar, un sistema de protección y fomento que en aquella época dió un mayor impulso a la rama deportiva. Pero poco tiempo después se varió el sistema, y aquella ingerencia careció de la necesaria eficacia. La idea básica fué desfigurada o aplicada en forma imperfecta.

Llegamos así al año 1931, y la Dirección de Aeronáutica Civil, dependiente de los Servicios Aeronáuticos del Ejército, pasó a depender del Ministerio del Interior, tal cual se halla organizada hoy día, a fin de responder a lo que de ella exige el país, y que puede sintetizarse en los siguientes puntos básicos: preparar las reservas de las fuerzas aéreas; dar mayor impulso a los servicios de la aeronavegación comercial, especialmente dentro del país; organizar lo que se ha dado en llamar la "infraestructura", o sea la organización de la superficie (campos, servicios técnicos, etc). y formar la conciencia aeronáutica pública y administrativa.

Dependen de la Dirección General de Aeronáutica los aeroclubs del país, altos exponentes de la dedicación de nuestros aficionados al vuelo mecánico, y que se han hecho acreedores al reconocimiento general por la ardua labor desarrollada, pese a la carencia de recursos.

Uno de los ejemplos más aleccionadores lo constituye el Aero Club de Río Cuarto, del cual publicamos algunas notas gráficas.

Esto no significa desconocer los méritos de otras instituciones similares, como los aeroclubs de La Plata, Dolores, Pigüé, Bahía Blanca, Coronel Suárez, Cañada de Gómez, Pergamino, Posadas, San Juan, Mendoza, Córdoba, Santiago del Estero, Jujuy, Tucumán, Salta, Chaco, Corrientes, San Francisco, Comodoro Rivadavia, Roque Sáenz Peña, el Aero Club Los Patos, Centro Universitario de Aviación, Centro de Aviación Civil, Círculo de Aviación del Rosario y Club Argentino de Planeadores.

En cuanto al Aero Club Argentino, cuya historia es la de toda nuestra aeronáutica, debe decirse que pasa por uno de los momentos culminantes de su fecunda vida, hallándose en plena reorganización y luchando denodadamente para alcanzar el puesto de vanguardia que le corresponde.



Presidente del Aero Club Argentino, señor Benjamín Duhau.



Presidente del Aero Club de Río IV, piloto Roberto C. Ripamonti.



En el campo del Aero Club Argentino: cuatro máquinas adquiridas el año pasado por la institución.



Vista tomada en un día de fiesta en el Aero Club de Río IV, Córdoba, en la que puede apreciarse la excelencia de las instalaciones.

COMO SE CARGA UN AVION DE BOMBARDEO







La colocación de las bombas en los grandes aviones de bombardeo constituye una de las tareas más delicadas y que sólo es confiada a personal especializado, por los riesgos que implica su manipuleo así como un deficiente alojamiento en el receptáculo correspondiente. En el grabado superior se advierte la colocación en tierra, por dos ayudantes de la sección. La figura central muestra una serie de bombas de cien libras, colocadas sobre el carro transportador, mostrando las hélices que han de preparar la espoleta y que a su vez ha de dejarlas en condiciones de explotar, una vez que sean lanzadas al espacio. De este modo, aun en el caso de una caída del avión sin que pueda desprenderse de ellas, el riesgo de explosión queda plenamente conjurado. En la figura inferior se ve el alojamiento de las bombas en el avión. Ellas pueden ser desprendidas a voluntad y abandonadas en el espacio, estando perfectamente determinada la trayectoria a efectuar, según la altura y velocidad, por tablas que lleva el bombardeador.

MUCHO DEBEMOS A LAS MISIONES AEREAS DE ITALIA Y FRANCIA

Nos visitaron después de la guerra y dieron nuevo impulso a nuestra aviación.

INJUSTO sería no reconocer a dos países una influencia preponderante en el desarrollo adquirido por la aviación entre nosotros: Italia y Francia.

Y, rara coincidencia: fueron, precisamente, naturales de estos países los que volaron por primera vez en la Argentina: Ponzelli y Bregi.

Luego, y siempre contemporáneamente, Cattáneo y Paillette, fueron quienes, semiabandonadas las actividades después de los concursos del Centenario, volvieron a darle impulso, despertando nuevamente el entusiasmo popular con sus primeros vuelos sobre Buenos Aires.

Por un momento pareció que la aviación se arraigaba en el país, tanto más con la creación de la Escuela Militar de Aviación, el ensayo de la Naval y algunas particulares; pero la guerra europea, con la absorción total de la industria aérea, repercutió hondamente aquí, al punto que aquellas actividades fueron poco a poco paralizándose.

Terminada la guerra, aquellos dos países vuelven a traernos la última expresión de la aeronáutica, mediante sendas misiones, que han de figurar en nuestro historial aéreo como la iniciación de una nueva época.

Ambas tuvieron como base de operaciones la Escuela Militar de El Palomar.

El personal técnico y navegante que las constituían, los materiales de vuelo de que disponían y las actividades a que se entregaron sin descanso, dieron nueva vida a la aeronáutica y llevaron al conocimiento del pueblo y sus autoridades las grandes posibilidades del vuelo que nos eran totalmente desconocidas por haberlas mantenido con aviones que el barón de Marchi calificó humorísticamente de "prehistóricos".

La primera en llegar al país fué la italiana (14 de marzo de 1919), que presidía aquel distinguido caballero e integraban el capitán Enzo de Giovanardi, los tenientes Antonio Locatelli, Silvio Scaroni, Enrique Burzio, Jorge Michetti y Edmundo Gaio (éste, piloto de dirigibles), el teniente de navío Luis de Riseis y los sargentos Nicolás Bó, Ernesto Mattiello, Mario Argenta, Antonio Merola, Mario Liverani, Valeri Valeriano, Pablo Anfosso, J. Cherri y Mario Conforti, incorporándosele, finalmente, el piloto argentino Eduardo A. Olivero, que regresaba al país con el grado de capitán del ejército italiano, obtenido por méritos de guerra.



Capitán Enzo de Giovanardi, que perdió la vida en nuestro país, en un lamentable accidente.



Componentes de la misión italiana que, presidida por el barón De Marchi, nos visitó después de la guerra.



Mecánico José Sartorelli, muerto en el mismo accidente del capitán Giovanardi.



Llegada de los jefes y oficiales franceses que, integrando una misión, arribaron a nuestro país después de la visita de los italianos.

El material de vuelo estaba constituído por aviones de caza Balilla de 220 caballos, de reconocimiento y bombardeo, S. V. A. 5 y 10, de igual fuerza que los anteriores, de bombardeo, bimotores Caproni de 600 caballos; de escuela Fiat y Salm de 100 y 130 caballos; hidroaviones Macchi y Lohner, y el dirigible semirrígido tipo marino "El Plata".

La actividad fué caracterizada por importantes raids a los cuatro puntos cardinales, como demostración de las posibilidades de los aviones que presentaban; raids rápidos, a los que no estábamos habituados, y que, matizados con algunas pruebas de altura, fueron coronados con el vuelo a la Asunción, ida y vuelta, en hidroavión, por el teniente de navío de Riseis, y el memorable vuelo a Santiago de Chile, también de ida y vuelta, por el teniente Locatelli, en un biplano S. V. A.

Aquí tuvimos que lamentar la dolorosa catástrofe de El Palomar, en que perdió la vida el capitán Giovanardi, conjuntamente con el mecánico José Sartorelli, en un choque a 300 metros de altura con el alumno de nuestra escuela, teniente de fragata Mario Sarmiento.

Al finalizar sus actividades, la misión italiana donó a nuestro ejército dos biplanos S. V. A. y a la marina los hidroaviones, haciendo donación de otro de éstos al gobierno del Paraguay, con el que perdió la vida en San Fernando el teniente de aquel país, capitán Arturo Escario, al intentar su traslado en vuelo.

Poco tiempo después (5 y 20 de septiembre del mismo año) llegó la misión francesa, presidida por el teniente coronel Precardin e integrada por los comandantes Juan y Víctor Guichard, ambos radicados desde la infancia en Salta, el capitán argentino V. Almandos Almonacid y el de igual grado J. Vuillemin, los tenientes Prieur, Haillebrand y Cournard, los subtenientes Grillon y Herman Henstch, también radicado entre nosotros de muchos años atrás, y los suboficiales Abel, Menard, Pithois, Saint-Sulpice, Bancillou, Sariote, Bedrignans, Clerté, de Jouette, Guillet, Combes y Moreau.

El material de vuelo lo componían aviones Farman comerciales, Breguet XIV, de caza, Spad y Nieuport, y de escuela Farman.

La actividad, si no tan espectacular como la desarrollada por la misión italiana, difirió fundamentalmente, ya que ella fué dedicada a demostraciones de servicios públicos en líneas regulares, levantamientos fotográficos, participación en maniobras del ejército argentino en Chascomús, reglaje de tiro, dictando, además, un ciclo de conferencias militares que estuvieron a cargo del teniente Juan Carayon. Toda esta actividad culminó con las dos grandes travesías andinas efectuadas por el capitán argentino Vicente Almandos Almonacid y la del suboficial Prieur.

Como la italiana, al dar por finalizado su cometido, donó a nuestro ejército dos biplanos Nieuport y un Spad; los tres de caza.

VOLANDO hacia el Progreso



van también los nuevos diplomados de las Academias PITMAN



C. L. Fernandez, Dactilógrafa, Central.	Ramon Shab, Dactilógrafo, Suc. Belgrano.	D. Di Giovanni, Dactilógrafo, Suc. Belgrano.	Jose F. Di Leo, Dactilógrafo, Suc. Belgrano.	José Manrique, Taquígrafo, Sus. Belgrano.	R. Sherman, Dactilógrafa, S. Constitución.	A. Alvarez, Dactilógrafo, S. Constitución.
Pedro E. Iriart, Taq. - Dactilóg. S. Constitución.	D. Mendoza, Dactilógrafo, Suc. Boedo.	C. M. Brustolón, Dactilógrafo, Suc. Boedo.	F. Mazzotta, Dactilógrafo, Suc. Boedo.	U. Constantino, Dactilógrafa, Suc. Boedo.	D. R. Agüero, Dactilógrafa, Suc. Liniers.	Z. Martínez, Dactilógrafa, Suc. Liniers.
R. A. Viale, Dactilógrafo, Suc. Palermo.	F. P. Di Pino, Dactilógrafo, S. Avellaneda.	E. Arcidiacono Dactilógrafo, S. Avellaneda.	C. Aldana, Dactilógrafa, Suc. Rosario.	R. Zamponi, Dactilógrafo, Suc. La Plata.	C. A. Ramirez. Dactilógrafo, Suc. La Plata.	B. J. Maselli, Dactilógrafo, Suc. Mendoza.
	A. M. Roina, Dactilógrafo, Suc. Tucumán	S. G. Bitto, Dactilógrafa, Por Correspon.	Walter Groer, Taquigrafía, Por Correspon.	Nelda L. Cheli Correspon. Por Correspon.	Rafael Esper, Contabilidad, Por Correspon.	Dominga Junes, Dactilógrafa, Por Correspon.
	Lino Arrechea. Ten. de Libros, Por Correspon.	Elda Pintos, Cajera, Por Correspon.	Juan Terrazona, Ten. de Libros, Por Correspon.	V. Dominguez, Aux. de Cont., Por Correspon.	N. P. C. Serafino, Dib. Artístico, Por Correspon.	Isidro Muñoz, Dib. Comercial. Por Correspon.
	M. E. Britos, Ten. de Libros, Por Correspon	Juan A. Lobo, Aux. de Cont., Por Correspon.	C. R. Caussanel, Dactilógrafa, Por Correspon.	P. Chiavarino, Ingreso banco, Por Correspon.	O. Maestu G., Jefe de Oficina, Por Correspon.	R. García, Dib. Comercial, Por Correspon.
	J. Passalenti, Prep. al com. Por Correspon.	J. S. Monsalvo Dactilógrafo, Por Correspon.	E. H. Flores, Dactilógrafo. Por Correspon.	A. M. de Flores, Inglés superior, Por Correspon.	Jesus Lopez, Contabilidad. Por Correspon.	S. Fernández, Prep. al com. Por Correspon.

Las Academias Pitman presentan en este CUADRO DE HONOR a sus nuevos diplomados. Y, como las alas de la aviación argentina, a la que tributamos hoy nuestro homenaje de salutación, ellos vuelan también hacia el progreso.

Con una preparación sólida, especializada, y el Diploma Pitman, la conquista de una posición brillante en la banca, el comercio o la industria, es fácil y segura. Estudie Vd. también una profesión comercial en nuestras Academias, pero comience hoy mismo. Si no puede concurrir a alguna de nuestras 25 sucursales, tome un curso Pitman por correspondencia, fácil, eficiente y completo, y pronto obtendrá el Diploma Pitman que lo llevará hacia el progreso y la prosperidad.

Estos cursos Vd. puede aprender fácilmente asistiendo a cualquier sucursal de las Academias Pitman o tomando un curso Pitman por correspondencia.

DACTILOGRAFIA - TAQUIGRAFIA - TENEDURIA DE LIBROS - CONTADOR - CORRESPONSAL - SECRETARIADO - INGRESO A BANCOS - CAJERO VENDEDOR - JEFE DE OFICINA - GERENTE - DIBUJO - PUBLICIDAD - ARITMETICA - MEJORA DE LETRA - CALIGRAFIA - GRAMATICA - ORTOGRAFIA - INGLES - FRANCES - ETC. - ETC.

Si no puede concurrir personalmente, envíenos este CUPON

GRATIS: "EL LIBRO DEL EXITO"
ACADEMIAS PITMAN, Av. R. S. PEÑA 570. Bs. As.
Sírvase enviarme gratis el interesante libro "Como prepararse para el comercio"

Nombre ....

Dirección ....

M. A. 218

Academias PITMAN

La más importante institución de enseñanza comercial, en clase y por correspondencia.

UN DIA Y DOS NOCHES PERDIDOS EN LA NIEVE Y CON UN NIÑO EN BRAZOS

Por
ALBERTO F. RIVAS



En cama, bien abrigado, el principal héroe de la aventura, Mario Brigna, cuenta a nuestro repórter las peripecias que pasó con sus compañeros al perderse en la noche y en la nieve.

Evaristo Tapia, el compañero de Brigna, se asiste en el hospital Civil, de las dolencias que le causara el más dramático episodio de su vida de hombre humilde.

EL principal actor de la extraordinaria aventura es Mario Brigna, argentino de veintiocho años. Lo encontramos en una habitación del hotel. Cuatro grandes lámparas le calentaban los pies, que aún no los sentía. Alrededor, su esposa y dos niños aprovechaban asimismo el calor de las lámparas. Mario Brigna, que trabaja como conductor de un camión de la empresa que está construyendo una variante del camino internacional, por Villavicencio, Sólo había visto algunas nevadas en Córdoba, donde ha nacido.

A treinta kilómetros al Oeste de Uspallata, pasando la Pampa de Tabolango, en las proximidades del cerro Juan Pobre, la misma empresa está construyendo otro tramo de camino. Brigna recibió orden de conducir el camión desde Cortadera, donde se está realizando la obra, hasta Villavicencio, llevando al peón de la misma, Evaristo Tapia, chileno de treinta y siete años, y un menor de catorce, de apellido Zapico.



Nuestro reporter y el fotógrafo López Medina dirigiéndose a Villavicencio para entrevistarse con los hombres que soportaron tan grandes penurias.

Salieron de la Cortadera después del almuerzo. Aproximadamente a las 17, se encontraron en la Cruz del Paramillo, a 3042 metros sobre el nivel del mar, sin poder avanzar ni retroceder a causa de la nieve que en partes llegaba a 1.50 metros de altura. Pensando entonces que si se quedaban en el camión no podrían aguantar los efectos del frío, y suponiendo que hacia Villavicencio no había nevado, decidieron hacer el resto del camino a pie.

Desde la Cruz del Paramillo hasta Villavicencio hay aproximadamente 25 kilómetros. Anochecía cuando Brigna y Tapia iniciaron la marcha, llevando en brazos a Zapico, pues no podía andar porque la nieve lo cubría. Se turnaban a trechos para conducir el menor, mientras el que iba delante abría camino. Así los sorprendió la noche.

LA SED Y EL CANSANCIO

Así cruzaron el Cerro del Sapo y el Cerro Canario. El esfuerzo que realizaban apra avanzar los cansaba. Algunas veces se desviaban del camino, cayendo en las banquinas, más o menos setenta centímetros de profundidad, con lo que se sumergían en la nieve y apresuradamente manoteaban para volver a la superficie. Anduvieron toda la noche. ¡La sed era terrible! La nieve no puede calmarla. Tapia lloraba desesperado. Brigna, más joven, más resistente, seguía avanzando, pero a veces perdía a su compañero y se quedaba esperándolo. Varias veces se quedó dormido, y me contaba que soñaba con caudalosos ríos y valles frondosos. El cansancio los invadía.

Brigna es valiente, no por haberse salvado, o por haber avanzado durante horas, porque esto es instinto de conservación. Es valiente porque animaba a Tapia y cargaba con el menor. Pero no podía más. Dejó a Zapico librado a su suerte y siguió avanzando. Había andado más o menos un kilómetro, cuando se arrepintió de su proceder, y volvió a recoger al muchacho.

Difícil es narrar las peripecias de esta desesperación. Tapia gritaba de dolor, pues sus miembros estaban helados. Brigna no sentía ya sus piernas. Cuando se paraban para descansar, se dormían de inmediato. Con grandes esfuerzos salían de este peligro y volvían a caminar. Así llegaron al puesto Corral Viejo. Desesperados, sedientos, cansados, los recogieron dos peones del puesto y los llevaron a Villavicencio. Tapia y Brigna parecían enloquecidos. El menor estaba atónito; miraba a las personas sin verlas. Cuando llegaron al hotel, les dieron fricciones con nieve, y por prescripción médica le dieron temperatura con lámparas, pues los miembros helados no resistían la acción del agua caliente u otro sistema térmico.

Brigna me contaba estas cosas mientras me mostraba sus pies ampollados, quemados por el terrible efecto de la nieve.

¿Y Tapia? ¿Y el menor?

Los condujeron a la ciudad de Mendoza, internándolos en el hospital Civit. El menor se repuso en seguida y se retiró a su casa, en el departamento de Las Heras. Se ignora su domicilio. Tapia está en la sala 7 de dicho establecimiento, donde el servicio médico trata de reavivar sus pies. Esta mañana, cuando fuí a verle, todavía no los sentía.

Y esta es la tremenda aventura de dos hombres y un niño que volvieron a la vida milagrosamente.



Hollando caminos cubiertos por la nevada, el repórter tuvo que pedir auxilio en un puesto cercano, pues el auto que los llevaba a él y al fotógrafo quedó literalmente hundido en la nieve.

La partida del Gran Premio Argentino de Automovilismo





Momentos antes de dar la señal de partida, el presidente de la República conversa con el corredor de Neuquén, Arturo Kruuse, quien conduce el coche número 1 en la importante prueba automovilística.

Los mecánicos revisan los motores de los coches momentos antes de la largada, ante la curiosidad del público que hace los más diversos comentarios.



El general Agustín P. Justo y autoridades del Automóvil Club Argentino en el palco oficial, mientras se realizaban los preparativos para dar comienzo a la carrera.

No obstante la hora de la partida —a medianoche,— crecida concurrencia presenció la salida de los competidores. Entre el público figuraban numerosas mujeres, que pusieron una nota simpática en la fiesta del volante.



LOS JALONES DE LA

JUNTO con el progreso de nuestra aviación, y consecuentemente con el del material puesto a disposición de nuestros pilotos, los grandes raids fueron constituyendo verdaderos jalones que la van diseñando como una de las más activas de Sud América, y, cosa curiosa, ellos constituyen otros tantos raids a las capitales de todos nuestros países limítrofes, hasta culminarlos los grandes vuelos de Zanni, en su tentativa de circundar al mundo, y el de Olivero, entre Nueva York y Buenos Aires.

No obstante esto, existen otros raids de importancia, como los primeros efectuados en escuadrilla por la aviación militar al sud, oeste, nordoeste y nordeste del país; los anuales de la Escuela Militar de Aviación y los de la Marina y el de la escuadrilla "Sol de Mayo" a Río de Janeiro, con motivo de la visita de nuestro presidente al Brasil.

Con todo, aquellos raids internacionales, realizados siempre bajo una faz deportiva y en forma individual, parecerían ser los verdaderos jalones que van marcando épocas en nuestro rico historial, y son, justamente, los que, en su hora, más fuertemente nos impresionaron.



Eduardo Miguel Hearne, autor del vuelo entre nuestra capital y Río de Janeiro y regreso.



El hidroavión del mayor Zanni, que en su tentativa de vuelo alrededor del mundo se destrozó en el Japón, causando el abandono del viaje.

BUENOS AIRES - MONTEVIDEO - BUENOS AIRES.

Por el conscripto Teodoro Felds.

Fué efectuado, sobre monoplano Bleriot de 50 caballos, el 1° de diciembre de 1912, entre El Palomar y Montevideo, en 1 hora 55 minutos, con un recorrido total de 241 kilómetros. Al día siguiente, iniciado el vuelo de regreso, y tras un vuelo de 2 horas 40 minutos, debió aterrizar en Las Talas, e inmediatamente, por falta de nafta, en Ensenada, de donde continuó viaje a El Palomar en la mañana del día 3, finalizando de este modo el primer viaje de ida y vuelta aéreo a la capital del vecino país.

BUENOS AIRES - ASUNCION DEL PARAGUAY - BUENOS AIRES.

Por el teniente de fragata Marcos A. Zar.

Utilizando un hidroavión Macchi Issota Fraschini de 250 caballos, donado a la marina por la misión italiana, el día 16 de marzo de 1920, el indicado oficial se elevaba frente al puerto de San Fernando, y previa escalas en Paraná y Corrientes, llegaba a Asunción del Paraguay con toda felicidad, empleando en recorrer los 1.277 kilómetros, 8 horas y 36 minutos. El día 21 efectuó el vuelo de regreso, con las mismas etapas, empleando sólo 7 horas 55 minutos.



El mayor Zanni, en compañía de Beltrame, inicia en Amsterdam su vuelo alrededor del mundo.

BUENOS AIRES - RIO DE JANEIRO - BUENOS AIRES.

Por el señor Eduardo Miguel Hearne.

Su vuelo de ida no fué lo feliz que hubiera sido de desear, debiendo abandonarlo al iniciar su última etapa por fallas del motor Hispano Suiza de 300 caballos que accionaba su biplano Bristol Fighter. El día 19 de diciembre de 1920 salió de El Palomar, dirigiéndose a Paso de los Libres, y de éste a Paso Fundo. El día 21 efectuó el vuelo de Paso Fundo a Ponta Grosa, pasando el 22 a Sorocaba, donde, al reanudarlo, en la mañana siguiente, fué víctima del percance referido.

Trasladado a Río, adquirió un biplano SVA-SPA de 220 caballos, y el 28 de enero salió rumbo a Buenos Aires, llegando a San Feliciano, previo escalas en Santos, Concepción y Macarig. El día 30 efectuó el vuelo San Feliciano - Mercedes, y el 2 de febrero, Mercedes - El Palomar, empleando sólo 15 horas de vuelo efectivo para efectuar los 2.350 kilómetros de recorrido.

BUENOS AIRES - LIMA.

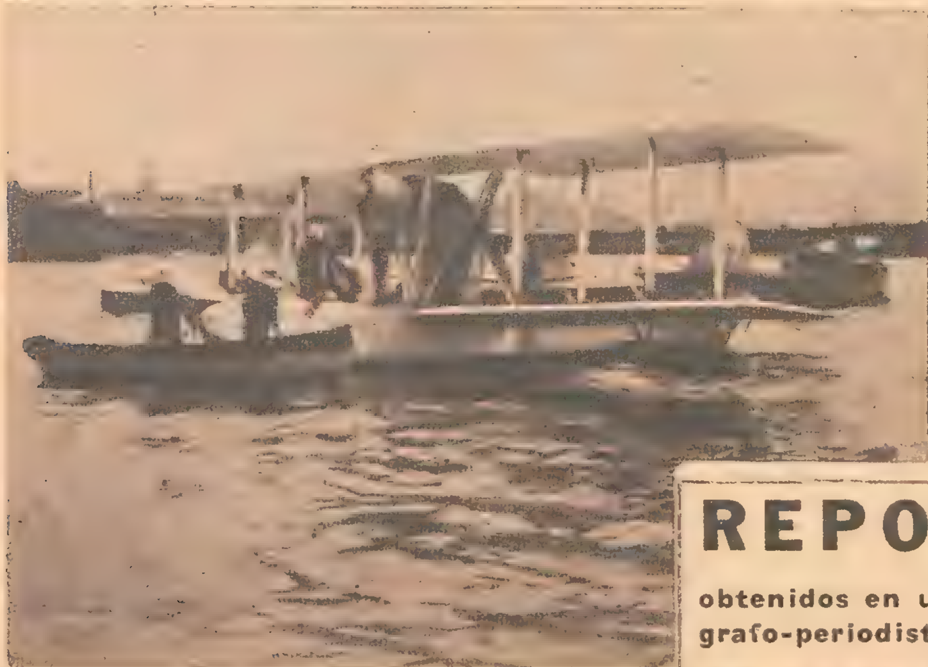
Por el señor Guillermo Hillcoat.

Piloteando un biplano Curtiss Oriole con motor Curtiss de 160 caballos, el día 26 de noviembre de 1924 salió de San Fernando, y con una escala en Laboulaye llegó en el día a Mendoza. Re-



El biplano Curtiss que utilizó en su vuelo Guillermo Hillcoat.

AVIACION ARGENTINA



El hidroavión Buenos Aires, en que Olivero, Duggan y Campanelli efectuaron el viaje entre Nueva York y Buenos Aires.



Eduardo A. Olivero, Bernardo Duggan y Ernesto Campanelli inician en Nueva York el vuelo hacia su patria.



Guillermo Hillcoat fué el primero en unir en vuelo Buenos Aires con Lima.

Juan José Etcheverry, que llevó a La Paz la representacion de la aviación argentina, con motivo del centenario de Bolivia.

cién el 29 pudo transponer los Andes y llegó a Santiago de Chile, de donde continuó viaje a La Serena al día siguiente. El día 1° de diciembre efectuó el vuelo La Serena - Copiapó - Antofagasta; el 2, Antofagasta-Iquique-Arica; el 3, Arica-Mollendo-Lomas, y, finalmente, el 4, Lomas-Pisco-Lima, empleando un total de 34 horas 5 minutos de vuelo efectivo para recorrer los 4.403 kilómetros que separan Buenos Aires de Lima.

BUENOS AIRES - LA PAZ - BUENOS AIRES.

Por el señor Juan José Etcheverry.

Tras una tentativa infructuosa, epilogada en Salta, el día 3 de agosto de 1925, utilizando un biplano Curtiss Mercury M. 9 con motor Curtiss de 160 caballos, iniciaba el vuelo con destino a Lima, adonde llegaba el día 13, habiendo efectuado descensos en Sánchez - San Nicolás - Rafaela - Lugones - Tucumán - Jujuy - Uyuni - Oruro. La distancia recorrida fué de 2.900 kilómetros, y el tiempo total de vuelo de 21 horas. El viaje de regreso, acompañado por el capitán boliviano Peña y Lillo, fué efectuado en un biplano Caudron C. 97 con motor Hispano Suiza de 200 caballos, puesto a su disposición por el gobierno de Bolivia. Iniciado en Lima el 1° de septiembre, y tras descensos en Oruro - Uyani - Villazón - Jujuy - Las Piedras - Tucumán - Santiago del Estero - Pinto - Rafaela - Rosario, llegó a San Isidro el día 5, empleando para recorrer la distancia de 2.900 kilómetros, 20 horas de vuelo efectivo. (Continúa en la página 79)

EL PRIMER VUELO EN LA ARGENTINA

EN diversos pasajes de estas reseñas con que MUNDO ARGENTINO se adhiere a la conmemoración del 25º aniversario de la fundación de la aeronáutica militar, nos hemos referido a la acción desarrollada por el Aero Club Argentino, en ocasión de los festejos del centenario de la Revolución de Mayo.

De ese núcleo de esforzados deportistas, que se concretaba únicamente a ascensiones aerostáticas, para lo que contaba con material y pilotos avezados, surgieron también los pilotos aviadores, inexistentes hasta entonces entre nosotros.

Al efecto organizó varios concursos a base de importantes premios en efectivo, mientras los patrocinadores de la Exposición Ferroviaria brindaban toda clase de facilidades a los constructores de la época.

En ambos casos, el éxito coronó aquellos trabajos y numerosos pilotos y constructores anunciaron su viaje al país.

En la Exposición Ferroviaria se exhibieron monoplanos Bleriot, Antoniette y Demoisselle.

En cuanto a los pilotos, los primeros en llegar, con diferencia de pocos días, fueron el italiano Ricardo Ponzelli y el francés Enrique Bregi, que trajeron consigo biplanos gemelos Voisin de 50 caballos.

El primero de los nombrados se estableció en Hurlinghan, donde procedió al montaje de su máquina, y tras las verificaciones del caso, el día 31 de enero de 1910, en el campo de tiro de Campo de Mayo, intentó su primer vuelo: tras un decollage de 120 metros de corrida por tierra, el Voisin se elevó a 10 metros de altura, para ir a descender, sin intentar un viraje siquiera, 200 metros más allá, donde sufrió deterioros en el chassis de aterrizaje y alas derechas. El primer "vuelo" había sido hecho... El 2 de febrero repitió la tentativa, y esta vez, sin alcanzar a desprenderse del suelo, chocó contra un poste, destruyendo nuevamente las alas del Voisin y sufriendo el piloto una herida cortante en una de sus piernas; las demás tentativas tuvieron el mismo éxito...

Mientras tanto, Bregi, que se había establecido en Longchamps, anunció para el 6 de febrero del mismo año su primera ascensión. Para controlarla concurrieron Newbery, Mascías, Videla Dorna y Lubary. El "Octavie III", que así se llamaba su Voisin, descolló en 120 metros, efectuando dos vueltas de pista a 25 metros de altura, en 8 minutos, justipreciándose en 6 kilómetros la distancia recorrida, lo que daba un promedio de 45 kilómetros por hora de velocidad. Momentos después efectuó un segundo vuelo, de 8 minutos 45 segundos de duración, en el que alcanzó 60 metros de elevación.

Los primeros vuelos quedaban efectuados, y esta es la hora en que los partidarios de uno u otro siguen disputándose el mérito que aquello significaba. Que lo de Ponzelli fué un "salto"; pero que el salto fué un "vuelo"...

Allá ellos. Nosotros recordamos los hechos...



Ricardo Ponzelli en su biplano Voisin, con el cual efectuó el salto inicial de doscientos metros a diez metros de altura, el 31 de enero de 1910, que constituyó la primera proeza en la Argentina con aeroplano.



El piloto francés Enrique Bregi que voló el 6 de febrero de 1910 a veinticinco metros de altura durante ocho minutos, realizando así el primer vuelo efectivo en nuestro país.



El Voisin de cincuenta caballos de fuerza, en el momento de elevarse después de recorrer ciento veinte metros por tierra.



Estos aparatos primitivos, semejantes a cierto tipo de barrilete, eran el asombro de todo el mundo hace apenas veintisiete años.

LA BASE DE EL PALOMAR, CUNA DE NUESTRA FUERZA AEREA



El comandante de las fuerzas aéreas, general Armando Verdaguer, recibiendo un parte del capitán Miguel Cardalda.



Vista aérea de la base de El Palomar, asiento del Regimiento Aéreo número 1, en circunstancias que se aprestan a levantar vuelo las escuadrillas que participaron en el desfile del 9 de julio último con un total de más de un centenar de aviones.



El encargado de la sección aerofotográfica, suboficial Guido Guidi.



Los nuevos hangares de la base de El Palomar y la torre de comando.



El jefe de la base, teniente coronel José F. Bergamini, y su ayudante.



El coronel Jorge J. Manni, jefe del Estado Mayor de Aviación, en compañía de su ayudante.



Un mecánico en la tarea de cargar los cilindros del motor de 730 caballos de un avión de bombardeo, para su puesta en marcha.

LAS TRAVESIAS DEL RIO DE LA PLATA

FUE éste el primer tema apasionante de nuestra aviación civil, si podía llamarse así a la actividad que en la época del centenario realizaban unos pocos pilotos extranjeros que habían arribado al país atraídos por la perspectiva de importantes premios en efectivo establecidos para diversos concursos, y que, finalmente, quedó concretada a la que efectuaban, con amistosa rivalidad, dos grandes figuras: Bartolomé Cattaneo, el notable monoplanista italiano, y Marcel Paillete, el eximio biplanista francés.

Las posibilidades del monoplano, diestramente aprovechadas por Cattaneo, le permitió a éste una cierta superioridad sobre su colega francés para ciertas empresas que no dejó de afrontar, más que nada en el deseo de demostrar las ventajas de su escuela: el monoplano.



Monoplano Bleriot de cincuenta caballos, del tipo que emplearon Cattaneo, Newbery y Fels en sus travesías.



Bartolomé Cattaneo, que fué el primer aviador que cruzó el río de la Plata.





El ingeniero Newbery visita a Fels durante su arresto en Campo de Mayo después de su vuelo a Montevideo.

Enrique Lübbe, recordman mundial de vuelo sobre agua con pasajero, entre El Palomar y Montevideo y regreso.

Así, pues, no bien hubo realizado el raid Rosario-Buenos Aires, con el que elevara al máximo su prestigio, se apresuró a llevar a cabo el primer raid a través del Plata, para el que existía una tentadora recompensa, establecida por uno de nuestros principales diarios matutinos.

El 16 de diciembre de 1910, montando su monoplano Bleriot-Gnôme de 50 caballos, salía de Palermo, y enfilando rectamente hacia la costa uruguaya, iba a posarse con toda felicidad en Colonia, estableciendo un verdadero récord americano de vuelo sobre agua.

La hazaña del valiente italiano fué entusiastamente festejada entre nosotros, alcanzando verdadera repercusión mundial, ya que, en la época, no eran frecuentes las hazañas desarrolladas a través de grandes superficies de agua con aeroplanos terrestres.

Por largo tiempo nuestro escenario aeronáutico siguió ocupado únicamente por Cattaneo y Paillete, hasta que en 1912 llegó a nuestro país una de las más grandes figuras de la aeronáutica mundial y una de las glorias más puras de la francesa: Roland Garros.

Era uno de sus deseos batir el récord mundial de vuelo sobre agua que detentaba entonces el teniente de corbeta Bagé con el vuelo Marsella-Córcega, y para lo cual debía efectuar el de Buenos Aires a Montevideo; pero advertido de que por los reglamentos internacionales el recorrido debía ser medido en línea recta y no alcanzando de este modo al que efectuara Bagé, decidió, como un homenaje al país que tan generosamente lo había acogido, no realizar dicho vuelo, a condición de que fuera hecho por un argentino, y tal pensamiento lo transmitió a quien había inspirado sus mayores simpatías: Teodoro Fels.

Sorprendido éste por la conscripción, debió postergar para mejor oportunidad la ejecución de la empresa que con sincero entusiasmo se comprometiera llevar a cabo.

Mas el 24 de noviembre de aquel año, Jorge Newbery, ajeno posiblemente a aquellas circunstancias, y para el que toda empresa grande ejercía sobre su espíritu sugestiones irresistibles, se elevó como de costumbre en El Palomar, en un monoplano Bleriot-Gnôme de 50

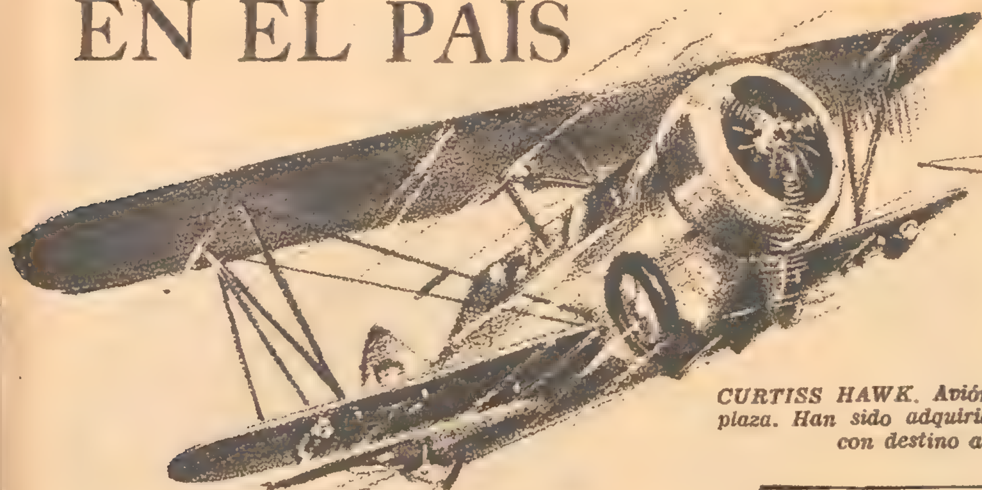
(Continúa en la página 54)



Mundo Argentino

La portada de MUNDO ARGENTINO en ocasión de la memorable travesía realizada por el conscripto Teodoro Fels, en que igualó el récord mundial de vuelo sobre agua.

MODELOS DE AVIONES EN USO EN EL PAIS



CURTISS HAWK. Avión de caza de una sola plaza. Han sido adquiridos 9 de estos aviones con destino a El Palomar.



MARTIN. La performance de este aparato está prohibido darla a publicidad y es variable de acuerdo con la capacidad de carga. Tienen motor Pratt y Whitney-Hornet de 1.000 C. V. Velocidad aproximada de 365 kms./h., con carga completa. El ejército argentino ha adquirido 42 aviones de este modelo.



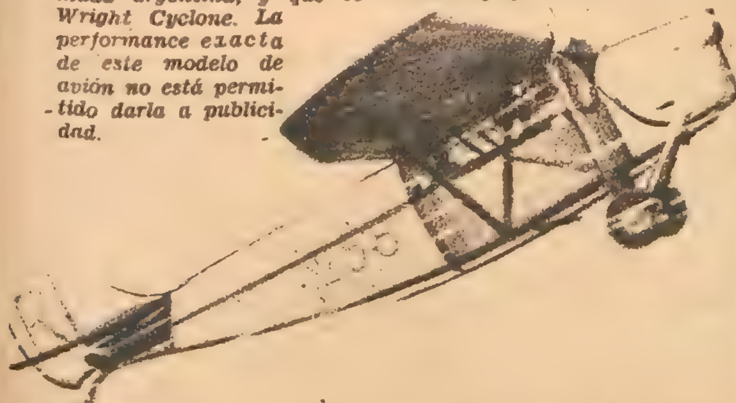
El FAIRCHILD tipo 45. Monoplano de ala baja, con cabina para 5 pasajeros, con tren retráctil, con motor Wright de 320 C. V., velocidad de 277 km./h. Hay tres aparatos en el país al servicio del ministerio de Marina.



El WACCO (chico) triplaza de turismo y escuela, está equipado con un motor WARNER 110 que le permite desarrollar una velocidad de 130 km. con un consumo horario de 30 litros, tiene una autonomía de vuelo de tres horas. En la actualidad se cuenta con 6 aparatos modelo 1933.



CORSARIO. Modelo de los aparatos adquiridos por la armada argentina, y que se hallan equipados con motor Wright Cyclone. La performance exacta de este modelo de avión no está permitido darla a publicidad.



PUSS MOTH triplaza, de turismo, equipado con motor GIPSY 130, desarrolla una velocidad de 180 kms., con un consumo horario de 35 lts. y una autonomía de vuelo de cuatro horas y media.

DIBUJOS DE WALTER CIOCCA

NOTAS GRAFICAS

LA PLATA



El gobernador de la provincia, doctor Manuel A. Fresco, el ministro de gobierno, doctor Roberto J. Noble, y concurrentes a la comida que en honor del gobernador ofreció el ministro mencionado.



Maestros y alumnos de la provincia que fueron obsequiados con un almuerzo por las autoridades del Jockey Club. Aquí los vemos ocupando una de las tribunas del hipódromo.

Fotos de la Mela.

ROSARIO DE LA FRONTERA



El gobernador de la provincia de Salta, doctor Luis Patrón Costas, a la salida de la visita de cortesía realizada a la Municipalidad, acompañado de las autoridades de la localidad.



Cabecera del banquete brindado al gobernador salteño por las autoridades locales con motivo de la visita que efectuó recientemente.

Fotos Bejarano

Las travesías del río de la...

(Continuación de la página 52)

caballos, y con la sencillez de quien realiza un acto corriente, fué a sorprender en la Barra de la Colonia a su amigo Aarón de Anchorena, para retornar al punto de partida en la tarde del mismo día. La doble travesía del Plata quedaba efectuada, y en su historia quedaba también anotado el nombre de un argentino.

Fels, que en su condición de conscripto se hallaba atado a la férrea disciplina militar, no esperó más, y con el auxilio o complicidad de un par de amigos, el 1º de diciembre siguiente, utilizando también un monoplano de su propiedad, gemelo al de aquél, salió de El Palomar y enfiló resueltamente al río con rumbo a Montevideo. Con la última gota de nafta llegaba a la meta, igualando de tal suerte el récord mundial de vuelo sobre agua, y superándolo aún en forma oficiosa.

Al día siguiente efectuó el vuelo de regreso, esta vez superando la hazaña al cruzar el Plata en todo su ancho, para llegar al punto de partida con un descenso previo en Ensenada por falta de combustible.

También la hazaña de Fels tuvo resonancia mundial, y figura como una de las más trascendentales realizadas en su época y con monoplano de performances semejantes. Gloria y tribulaciones, ambas bien de la mano, significaron para el valiente pero indisciplinado conscripto, que fué a reflexionar del precio de la gloria adquirida para sí y la patria a un calabozo de su regimiento.

Finalmente, el 6 de enero del siguiente año, es decir, 1913, Enrique Lübbe, piloto alemán especializado en el manejo del monoplano Rumpler Taube (Paloma), de 100 caballos, reeditó la hazaña de Fels, batiendo entonces el récord mundial con pasajero, a cuyo efecto fué acompañado por el ingeniero Jorge Newbery, quien, como un homenaje al país hermano, cedió su puesto en el vuelo de regreso al capitán San Martín.

A partir de entonces las travesías aéreas del río de la Plata se hicieron frecuentes, hasta hoy, en que a diario es cruzado sobre la ruta que abrieran estos "pioneers" de nuestra aeronáutica, en simples viajes de placer. Ayer, hazañas...

DEL INTERIOR

SAN LUIS



En el teatro la Opera se proclamó la fórmula presidencial por la Concordancia integrada por los doctores Ortiz y Castillo, quienes aparecen aquí en el escenario durante la ejecución del Himno Nacional.



Fueron totalmente ocupadas las localidades del teatro la Opera durante el acto de la proclamación de la fórmula Ortiz-Castillo, que se realizó en medio del mayor entusiasmo.

Fotos La Vía.

CORRIENTES



El gobernador de la provincia, doctor Juan F. Torrent, realizó una visita a los talleres de la Escuela de Artes y Oficios de Curuzú-Cuatiá.



Fué muy agasajado el nuncio apostólico, monseñor Fietta, por la sociedad correntina en la recepción que se llevó a cabo en su honor.

Fotos Faín.

TIENE MODERNISIMAS INSTALACIONES EL SINDICATO CONDOR LTD.

DESDE que el Sindicato Cóndor Ltda. iniciara sus actividades en la República Argentina, ha sido dable observar un progreso incesante, tanto en la extensión de sus redes aéreas, cada vez más importantes, como en la comodidad de las modernísimas instalaciones que paulatinamente ha ido librando al servicio de los viajeros, cuyo número aumenta a diario.

Este éxito halagador para los dirigentes de la empresa no es sino la compensación lógica de un público inteligente, que sabe corresponder con su consecuencia a los considerables esfuerzos que aquélla realiza y que significan siempre conveniencias grandes para la sociedad.

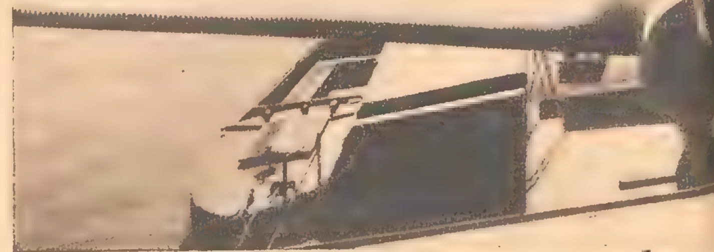
El progreso a que hacemos mención, en lo que respecta a la Argentina, no es más que un reflejo del señalado por la empresa en sus actividades mundiales.

En lo concerniente al movimiento y evolución dentro de la Argentina, recordaremos como datos interesantes los siguientes: en abril de 1934 se inauguraron oficialmente los servicios de correo regular entre Argentina y Europa, que comenzaron a realizarse quincenalmente y con una duración de seis días de vuelo. Dos meses después se efectuaron semanalmente, y en abril del siguiente año la duración de la travesía fué reducida a cuatro días, llegando a tres en agosto del mismo año. El 7 de octubre de 1935 se inauguró el servicio semanal de correo y pasajeros a Chile con escalas en Mendoza, que desde abril 16 de 1937 se efectúa regularmente dos veces por semana. En lo que respecta al tráfico con Río de Janeiro, con escalas en Porto Alegre, Florianópolis y Santos, con prolongaciones hasta Bahía, Recife y Belem, se realizó una vez por semana, siendo aumentado a dos el 8 de marzo próximo pasado. Este acrecentamiento ha ido creando la necesidad de construcciones adecuadas que la empresa ha contemplado convenientemente, como lo atestiguan las instalaciones destinadas a los servicios aéreos de Buenos Aires y de las que son magníficos exponentes el aeropuerto y el aeródromo de Quilmes.

El primero de ellos ha sido habilitado en Puerto Nuevo, y consta de edificio para el despacho de pasajeros al Brasil, amplio salón con comodidades para los viajeros y aduana, dotado del mayor confort y decorado elegantemente. Contiguo a él, la estación de radio de 250 watts de poder mantiene una comunicación constante con los aviones en vuelo.



En el aeropuerto de Quilmes, uno de los trimotores Junkers se apresta para iniciar el viaje a Santiago de Chile.



Uno de los hidroaviones Junkers en el dique flotante de Puerto Nuevo.



Bellas y modernas son las instalaciones del aeropuerto de la Cóndor, en Quilmes.

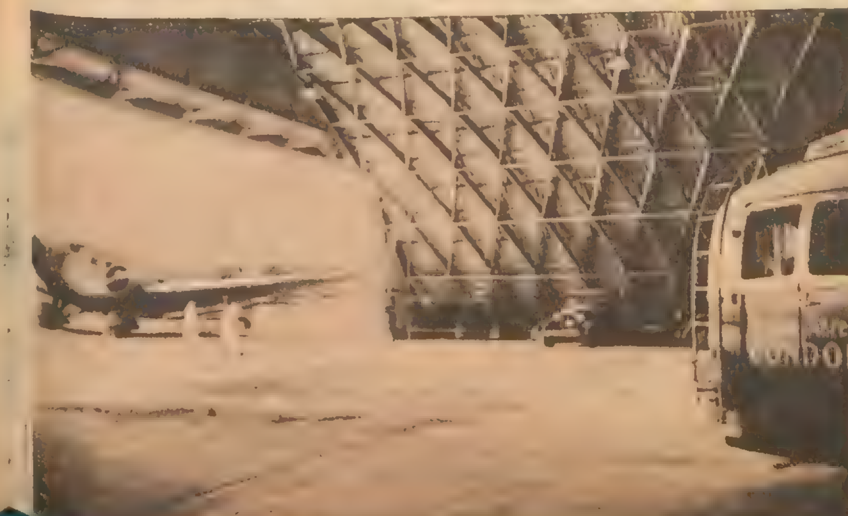


Una vista aérea de Puerto Nuevo. En primer plano el dique flotante de la Cóndor, donde se alijan y reaprovisionan los hidroaviones en servicio.

El dique flotante donde arriban o salen los aviones, el primero de esta naturaleza en toda la América del Sur, es un verdadero acierto por sus características técnicas; sobre el mismo pueden efectuarse los ajustes, arreglos y provisión de combustible de los aviones, con comodidad para el desembarque de los pasajeros. Sobre el muelle, frnte a Puerto Nuevo, y a poca distancia del dique flotante, un poderoso reflector, dotado de motor generador de corriente, asegura a los pilotos un acuatizaje o decollage en horas que la luminosidad los haría casi imposibles sin esta ayuda.

En la localidad de Quilmes, a veintidós kilómetros de la capital, ha sido construído recientemente un modernísimo aeródromo, hasta el que se llega en forma directa por un espléndido camino asfaltado en su totalidad. Las instalaciones destinadas al despacho de llegada y salida de los aviones que hacen el servicio regular a Mendoza y Santiago de Chile, comprenden: un amplio hangar, el edificio casa de despacho y el campo de aterrizaje, que cubren la extensión global de 125 hectáreas aproximadamente. El soberbio hangar, único en su género, desmontable, es un exponente dignísimo de la moderna y pujante industria alemana, ya que ha sido construído totalmente en ese país y armado en la Argentina por técnicos especiales. Modelo exclusivo de la fábrica Junkers, es de armazón integramente metálico y revestido de fibrocemento, y posee dimensiones realmente colosales: 40 metros de frente por 11 metros de altura y 26 metros de fondo. En su interior, y en compartimientos especiales, los equipos de metalización, pintura, repuestos, etc., tienen la ubicación ideal para un uso inmediato y práctico. Próximo a él se ha levantado un pequeño pabellón para comodidad de los mecánicos, y próximamente será habilitado un equipo completo de provisión de nafta para las máquinas aéreas, constituído por dos tanques con capacidad de 5.000 litros cada uno.

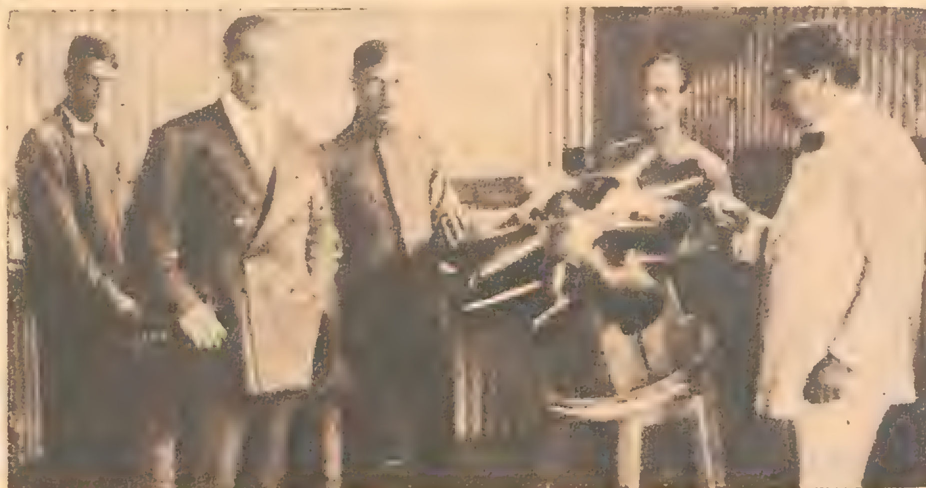
El edificio, construído en hormigón armado, es de líneas modernas e impecables y consta de oficinas para aduana y equipaje, cómodas salas de espera con bar y toilettes adyacentes, porches y galerías exteriores con hermosas vistas al camino y campo de aterrizaje.



Interior del hangar en Quilmes. A la izquierda uno de los trimotores del servicio a Chile; a la derecha, el microómnibus para el servicio de pasajeros.

UN SIMBOLO DE NUESTRA AERONAUTICA: JORGE NEWBERY





Jorge Newbery, en compañía del ingeniero Alberto R. Mascías, capitán Raúl Goubat y los operarios Ambrosio Garagiola y Ambrosio Taravella, inspeccionando el motor de uno de los primeros aviones con que contó la Escuela Militar de Aviación.



El mausoleo que guarda los restos del malogrado deportista, erigido por subscripción popular en el cementerio del Oeste.



Estado en que quedó el monoplano Morane Saulnier en que Newbery sufrió su caída mortal en los Tamarindos el 1º de marzo de 1914.



La placa con que los aviadores argentinos rindieron su último homenaje el año pasado.



El último retrato de Jorge Newbery tomado pocos días antes de su muerte.



En el lugar de la caída se ha levantado un monumento a la memoria del gran piloto argentino. La foto recuerda el acto de su inauguración.



Una sesión de la C. D. del Aero Club Argentino, presidida por Newbery. Le acompañan en esta foto Severo Vacaro, Gervasio Videla Dorna, Alberto R. Mascías, Alejandro R. Amoretti y Lisandro Billinghurst.



Newbery, después de batir el récord mundial de altura, comenta las incidencias del magnífico vuelo con los cronometristas y pilotos de El Palomar.

¿Llegaremos alguna vez a volar como los pájaros?

(Continuación de la página 6)

las personas que me observan. Me siento dueño de mí mismo. Cada giro o vuelta en mi vuelo responde a un movimiento de mis brazos o de mis piernas. Me siento como deben sentirse los pájaros cuando vuelan. Y creo que algún día todos podrán poseer alas como las mías y elevarse desde el techo de sus casas. Pero habrá que practicar muchos experimentos antes de que eso llegue a convertirse en realidad. Por ahora, lo único que me molesta y dificulta un tanto mi vuelo es el paracaídas, sin el cual no puedo descender. Debo confesar que los ensayos requieren de mí un esfuerzo físico enorme; pero no quiero dejar de manifestar también que es un gran deporte.



Distintas fases de la forma en que realizaba sus experimentos el malogrado Clem Sohn. Arriba, sobre el ala del avión, está listo para lanzarse al espacio con las alas de su invención. Las otras figuras demuestran las distintas posiciones que adoptaba durante la caída.

Sohn creó "sus alas" después de meses enteros de experimentos, utilizando para ello lona y varillas livianas, pero fuertes, de acero. Eran lo suficientemente flexibles como para permitirle maniobrar en el aire.

Varios meses atrás, en Florida, Sohn realizó su vuelo inicial con las alas que había construído con un éxito extraordinario, al que siguieron algunos que no llegaron a adquirir mayor importancia.

En Floyd Bennet Field, en Nueva York, Sohn se lanzó al aire desde un avión a 5.600 metros de altura, y sólo cuando se encontró a 350 metros de la tierra abrió su paracaídas y descendió sin inconveniente. Tan grande había sido el golpe del paracaídas cuando se abrió y detuvo su vertiginoso descenso, que Shon estaba casi inconsciente cuando llegó a tierra.

—Abrir el paracaídas — decía luego — constituye el mayor peligro y la más desagradable sensación al final de mis vuelos. Esto se debe a que estoy obligado a plegar las alas antes de abrir el paracaídas a fin de que éste no se enrede. Y una vez plegadas las alas, nada puede hacerse por evitar el descenso.

Poco antes de su caída fatal en Francia, el hombre-pájaro había sufrido algunas heridas en Inglaterra. En aquella ocasión había demorado al utilizar su paracaídas hasta que se encontró a 280 metros del suelo, y entonces, el aparato se negaba a responder. Afortunadamente, el paracaídas de auxilio pudo ser abierto cuando estaba ya a 70 metros, e impidió un accidente grave, aunque no que las varillas de acero de las alas le causaran diversas heridas en el hombro y el brazo.

En diversas ocasiones, Sohn logró escapar a duras penas de la muerte, debido a imperfecciones en sus paracaídas. Y cuando se produjo la caída mortal, los investigadores comprobaron que las cuerdas de su aparato se habían enredado. Muchos de los espectadores observaron los esfuerzos de Sohn por abrir el segundo paracaídas auxiliar; pero todo fué inútil, pues, a los 90 metros de la tierra, habían surgido dificultades en su funcionamiento. Y nada pudo, entonces, detener el descenso vertiginoso del audaz muchacho que cayó a tierra al igual que una enorme piedra, para terminar allí su corta pero brillante carrera, cuando ya parecía dominar el aire con sus alas de lona.

A poca distancia del lugar del accidente se encuentra el castillo de Vincennes, donde fueron ajusticiadas Mata Hari y otras espías de la guerra mundial. El cadáver del hombre-pájaro fué conducido hasta un hospital, de donde fué retirado por un pariente que había presenciado su último vuelo. Fué sepultado en su ciudad natal, Lansing. Y la prensa francesa, en reconocimiento a sus esfuerzos, manifestó que "él había contribuído al progreso de la aviación, probando que es posible para los seres humanos sostenerse en el aire y elegir sus sitios de aterrizaje".

En otras palabras, los hombres alientan actualmente la esperanza de que en un día no lejano, quizá estaremos en condiciones de volar como los pájaros.

Ha sido importante el papel de la aviación en conflictos recientes

Por R. RODRIGUEZ

En Etiopía y en España

DESPUES de la gran guerra, la aviación no tuvo oportunidad de demostrar sus posibilidades bélicas, por la feliz ausencia de conflictos graves en el mundo. Pero diez y ocho años después de terminada la conflagración europea, vino la campaña de Etiopía. Italia, que se encuentra muy adelantada en materia de aeronáutica, envió sus escuadrillas al Africa oriental. Después de tantos años de múltiples perfeccionamientos, de grandes esfuerzos de la técnica, la aviación iba a tener oportunidad de demostrar su poderío en el curso de verdaderas hostilidades.

Su actuación fué brillante, aunque bien es cierto que los pilotos italianos no encontraron en el cielo de Etiopía ningún adversario digno de su talla, pues la aviación del Negus, sin buenos pilotos y con aparatos viejos, puede decirse que estaba ausente.

La flota aérea italiana, dirigida por hombres entusiastas y jóvenes, afirmó su superioridad en numerosas patrullas y bombardeos a baja altura, ejecutados en unión constante con las fuerzas terrestres. En el frente etiópico la misión de los aviadores consistía en desalojar al enemigo de sus refugios impenetrables, y cortar, casi siempre a tiros de ametralladoras, sus convoyes de víveres y municiones. Tampoco era de despreciar el efecto moral, pues las poblaciones indígenas de Makallé y sus alrededores temblaban de espanto a la vista de una escuadrilla italiana.

Pero los pilotos peninsulares no cumplieron demasiado fácilmente su misión. Había que volar muy bajo, y el suelo de Etiopía, lleno de cráteres, sembrado de emboscadas, con montañas parduscas, dunas rocosas y torrenteras profundas, desde donde el enemigo apuntaba con ametralladoras ultramodernas hacia el audaz aviador que volaba a ras del suelo, significaba un constante peligro. Tanto es así, que no pocos aviones tuvieron un fin nefasto. Pero el peligro venía estrictamente de abajo; por arriba nunca hubo nada, ningún combate, ninguna escaramuza. Si las escuadrillas del Negus hubieran pretendido salir, no hubieran durado ni diez minutos en el aire.

Por otra parte, la campaña de Etiopía sirvió para consagrar la aplicación de la aerofotografía a la guerra.

El sabido que, en lo concerniente a la cartografía, la finalidad del estado mayor italiano era revelar el terreno de las zonas enemigas, sobre las que no existían datos cartográficos apropiados, realizando rápidamente las operaciones fotográficas necesarias para distribuir en tiempo oportuno a los diferentes comandos, las copias de que tenían necesidad diariamente.

La habilidad progresivamente adquirida por los observadores fotógrafos en el cumplimiento de su misión, permitió obtener cartas del terreno que interesaban a las operaciones militares, preparadas en escalas de uno a cien mil y de uno a cincuenta mil, en cuatro colores. En la confección de estas cartas militares, desde que se tomaban las primeras vistas hasta su distribución a las tropas en marcha, nunca se pasó de un máximo de 12 días, performance nunca lograda anteriormente, sin que nadie hubiera imaginado jamás la probabilidad de conseguirla.

Los Caproni y los Breda livianos, que constituyeron el grueso de los efectivos de la aeronáutica italiana en Etiopía, fueron, pues, utilizados más particularmente para misiones de observación, para trabajos de cartografía, para distribución de volantes de propaganda entre las tribus indecisas, a veces para algunos aprovisionamientos de tropas aisladas, y, sobre todo, para bombardeos.

Esta vinculación entre la aviación y las otras armas ha permitido, tanto a la infantería como a los tanques, avanzar sin mayores pérdidas en esas regiones terriblemente montañosas, cuya configuración geográfica, sin la cooperación de la aviación, hubiera permitido a los guerreros del Negus defenderse mucho tiempo.

El ametralladorista de un avión, en su torrecilla, hace puntería para abrir el fuego.



Aviones italianos que intervinieron en la campaña de Etiopía, efectuando vuelos de reconocimiento.



Una vista aérea de la parte noroeste de Madrid, tomada por los aviadores nacionalistas. Los edificios en forma de estrella corresponden a la Cárcel Modelo. En primer término, el Paseo de los Rosales. Nótense, en primer plano, a la derecha, las trincheras sinuosas.

Todo país deseoso de afianzar su seguridad debe disponer no sólo de un personal escogido, sino también de un material abundante y fácilmente renovable.

ES PREPONDERANTE EL PAPEL DE LA AVIACION EN LA GUERRA DE ESPAÑA

Un aspecto diferente de la guerra aérea es el que ofrece la contienda civil de España. Cada una de las partes en lucha organiza su aviación en la medida de sus posibilidades. España tiene pocos aviadores, y por ello de ambas partes hubo que solicitar los servicios de pilotos extranjeros y adquirir material de distintos países.

Los gubernamentales disponían de aviones en su mayor parte de origen francés. Son, para caza, Dewoitines y Lioré; para bombardeo, Bloch y Potez 54. Además, los gubernamentales han adquirido una multitud de aviones civiles, bimotores especialmente, para destinarlos a los pequeños bombardeos y a la distribución de volantes, a la realización de cortos reconocimientos y a otras misiones secundarias.

Posteriormente fueron llegando para los gubernamentales centenares de nuevos aviones, franceses y rusos, destinados a reemplazar el material inservible o desaparecido. Pero el punto débil de esta aviación es el personal volante.

La mayor parte de los aviones de caza, en un principio, resultaron destruídos durante los ensayos. Los pilotos, reclutados en todas partes, y sin controlarse suficientemente su entrenamiento o su capacidad de maniobra, no se adaptan fácilmente al material moderno.

Los nacionalistas oponen a las fuerzas aéreas gubernamentales aparatos alemanes del tipo Heinckel, e italianos del tipo Fiat para la caza. Los Junkers, alemanes, y Savoia-Marchetti, italianos, les sirven para el bombardeo. Sin hallarse, en conjunto, en situación de superioridad con relación a sus rivales, los aviadores de Franco muestran más método en sus misiones y parecen más disciplinados.

Los comunicados que publican diariamente los dos campos, suelen contener muchas fantasías. Los aviones, según esos comunicados, caen como moscas, a punto tal, que si se llevase una cuenta se llegaría a cifras de muchos centenares. En verdad, las peleas entre aviadores de uno y otro bando son frecuentes, y se producen en el aire escaramuzas muy serias, y los bombardeos que se efectúan para minar la moral de las poblaciones logran a veces su objetivo, tanto más cuanto que se tira sobre ciudades abiertas, sin preocuparse de las vidas de las mujeres, ancianos y niños. En la toma de Bilbao, por ejemplo, la aviación fué un factor decisivo en favor de los nacionalistas.

En este doloroso conflicto, que ha colocado frente a frente a hermanos de la misma sangre, la aviación tiene que desempeñar un papel preponderante. Cuando escuchamos las descripciones de algunos bombardeos, temblamos al pensar lo que sería una guerra del aire entre dos naciones sólidamente organizadas, bien equipadas y disponiendo cada una de fuerzas mucho mejor entrenadas y no de efectivos reclutados a la buena de Dios

La campaña de Etiopía y la guerra civil en España han demostrado, bajo aspectos diferentes, lo que hay que esperar del empleo de la aviación, lo mismo que la necesidad en que se encuentra todo país deseoso de afianzar su seguridad, de disponer, además, de un personal escogido, de un material abundante y fácilmente renovable.



En la región de Huesca, España, una batería antiaérea en el momento de entrar en acción para repeler un ataque de la aviación del general Franco.

Amelia Earhart, la aviadora que asombró al mundo

Aunque haya desaparecido para siempre, su nombre glorioso nunca se borrará de la historia de la aviación mundial.

Por EMILIO BLANCO

DESPUES de muchos días de búsqueda infructuosa, se ha desistido de continuar los trabajos para localizar el hidroavión en que volaba la primera mujer que cruzó el Atlántico, y que venía realizando un vuelo alrededor del mundo en compañía de Fred Nooman, oficial de ruta. El misterio más impenetrable reina ahora. Nada se sabe de la valiente aviadora norteamericana que mientras cumplía la etapa más difícil de su raid ha desaparecido, probablemente para siempre.

A la hora de escribir este artículo —diez y siete días después de su desaparición,— nada sabemos de ella. Mujer intrépida, ha pagado con su vida joven la audacia de querer vencer a los elementos, en un heroico afán de acortar las distancias y unir, a través de los caminos del aire, los pueblos más alejados del planeta.



Amelia Earhart, la célebre aviadora norteamericana, perdida en el Pacífico cuando realizaba la más difícil etapa de su raid alrededor del mundo.

DONDE NACIO LA FAMOSA AVIADORA

El 24 de julio de 1898 nació Amelia Earhart en Atchinson (Estados Unidos). Sus padres se llaman Edwin S. Earhart y Amy Otis. Cursó sus estudios primarios en el Colegio Hyde Park, de Chicago, y en el Colegio de Señoritas, de Agontz. Después ingresó en la Universidad de Columbia, y al obtener su diploma de maestra, ejerció el magisterio en el Denison House, de Boston, hasta el año 1928.

Desde muy joven manifestó gran afición por la aviación. Pronto comenzó su aprendizaje, y no pasó mucho tiempo sin que obtuviera su brevet de aviadora, pues así como otras mujeres sueñan con brillar en los salones o descollar como artistas en los escenarios, Amelia Earhart aspiraba al dominio del aire, a ser la heroína del espacio, para demostrarnos tal vez que también las representantes del bello sexo poseen tesoros de energía tan valiosos como los hombres.





A la izquierda vemos a la aviadora cuando tenía seis meses y era una nena robusta y que gozaba de excelente salud. A la derecha, cuando contaba siete años, niña cuyos ojos ya revelaban la fuerza de su voluntad.

LA PRIMERA VEZ QUE CRUZO EL ATLANTICO

Fué en 1928 cuando realizó la singular proeza de cruzar el Atlántico, siendo ésta la primera vez que lo hacía una mujer.

Acompañada por Wilmer Stultz, piloto, y Louis Gordon, segundo piloto, esta resuelta mujer de la América del Norte dió el gran salto del Atlántico en menos de veintidós horas, cubriendo 3.200 kilómetros y volando la mayor parte del tiempo entre la niebla.

En ese vuelo se empleó un hidroavión Fokker de tres motores, el cual estaba destinado, en un principio, para la expedición al polo Sur del comandante Byrd, y que fué fabricado especialmente con ese propósito. También se recuerda que fué el primer vuelo transatlántico efectuado con un aeroplano provisto de flotadores, con los cuales se podría mantener sobre el agua en caso de un descenso forzoso en medio del océano.

Ya era una hazaña que una mujer se atreviera a volar sobre el Atlántico, cosa que ninguna había intentado hasta entonces. Pero Amelia Earhart no quedó satisfecha con eso y quiso emular a Lindbergh, con quien, dicho sea de paso, tiene gran parecido físico. Y concibió la temeraria idea de convertirse en otra "águila solitaria" y volar sola sobre la inmensidad atlántica.

COMPLETAMENTE SOLA CRUZO EL ATLANTICO

Cuatro años después, en 1932, Amelia Earhart asombró al mundo con su maravillosa hazaña: cruzó sola el Atlántico, cubriendo cerca de tres mil kilómetros en diez horas. Su esposo, el periodista George Palmer Putnam, al enterarse de la proeza, dijo lo siguiente a un representante de la prensa de su país:



En la intimidad de su hogar, junto a su esposo, el periodista George Palmer Putnam, quien siempre admiró el valiente espíritu de su compañera.



Rodeada de los trofeos que obtuvo en su brillante carrera, aparece aquí Amelia Earhart dedicada a elegir uno de ellos para donarlo a la vencedora de la prueba femenina perteneciente a las carreras aéreas nacionales que se disputaron en Los Angeles.

—¿Se da usted cuenta de la maravillosa energía para manejar sola un aparato dañado durante diez horas de vuelo nocturno sobre el Atlántico? Es éste uno de los actos jamás realizados por un aviador. Es lógico suponer lo orgulloso que estoy. ¿No lo estaría usted?...

Y la madre de la aviadora, que conoce el temple de su hija, dijo en aquella ocasión: "Estoy encantada, pero no sorprendida. Tenía plena convicción de que realizaría la prueba."

(Continúa en la página 65)

El MAESTRO en el AULA *Por* JUAN JACOBO

CARTAS DEL TIO PEDRO

Buenos Aires, 11 de agosto de 1937.

Queridos sobrinos:

Puesto que este número de la revista está dedicado a la aviación, aprovechemos la oportunidad que se nos ofrece para conversar sobre aeronáutica, en la que tanta importancia tuvo y continúa teniendo el espíritu de abnegación y la inventiva del hombre, atributos a los que nos hemos referido, ya en diversas ocasiones. Sabéis que gracias al globo, al eroplano y al dirigible, nosotros, aunque no tenemos alas como las aves, podemos remontarnos en el espacio, a mayor altura todavía que las águilas y los cóndores; de la misma manera que, no siendo peces, estamos facultados para andar por la superficie y por debajo de las aguas, mediante la natación, los barcos y los submarinos.

Estas y otras posibilidades extraordinarias, las debe el hombre a su inteligencia, facultad que le permite inventar, para su uso, máquinas que vuelen como las aves y naden como los peces, en los que se inspiró para idearlas. Pero la inteligencia sola no explica del todo esas creaciones. Leyendo la historia de esos magníficos inventos, veréis que sus creadores chocaron contra la incomprensión de la gente y que debieron apelar a la fortaleza de una gran perseverancia, para insistir y triunfar de las contrariedades. Por otro lado, tripular actualmente un avión es empresa poco riesgosa; pero en los tiempos iniciales de la aeronáutica no ocurría lo mismo: subir a un aeroplano significaba afrontar un peligro de muerte; para probar esas máquinas — a fin de poner en claro sus deficiencias y perfeccionarlas, — fué necesario contar con la cooperación de hombres heroicos, que se decidiesen a sacrificar su vida por el progreso de la humanidad; hombres desbordantes de ese generoso y grande sentimiento de amor, del que os he hablado más de una vez.

Inteligencia, voluntad, abnegación, amor: he aquí las cuatro exprcsiones del espíritu, sobrino que me lees, que encuentras hermanadas en la historia de la navegación aérea y que encontrarás — indisolublemente unidas — en el origen de todas las grandes conquistas en que ha fructificado el hombre. Cuatro expresiones que están en ti y que debes cultivar cuidadosamente, si aspiras a realizar obras singulares, que te aseguren un sitio en el recuerdo y en la gratitud del mundo.

Tu tío, PEDRO.

¿DONDE TIENE ORIGEN...

...LA COSTUMBRE ACTUAL DE TENDER, COMO SALUDO, LA MANO DERECHA AL ENCONTRARNOS?...

El origen de este hábito hay que buscarlo hace muchísimos miles de años, cuando poblaban nuestro planeta los hombres primitivos, que iban constantemente armados de mazas para defenderse de las fieras que los hostilizaban.

Si en esos tiempos dos hombres se encontraban en son de paz, se tendían la mano derecha — o sea la que manejaba el arma — para demostrarse recíprocamente que estaban inermes.

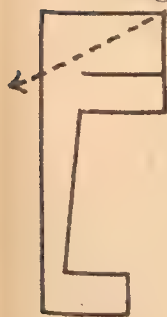
Aunque las condiciones en que vivimos han cambiado mucho, y no necesitamos armarnos para subsistir, la costumbre se ha mantenido como una expresión de lo que fué en sus primeras épocas: paz y cordialidad en las relaciones humanas.

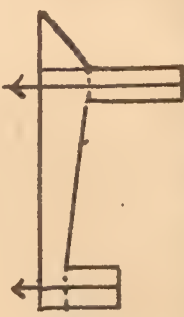
Y así debemos interpretarla, sobre todo los argentinos, puesto que las manos entrelazadas lucen en nuestro escudo, en el que aparecen como firme sostén de la libertad.

Con un trozo de papel harás un aeroplano


Fig. 1


Fig. 2


Fig. 3


Fig. 4

Si quieres preparar un aeroplano de juguete, muy planeador, sea para divertirte tú mismo o para alegrar a uno de tus hermanitos, guíate por las siguientes intrucciones:

1. — Toma una hoja de papel duro y dale forma de rectángulo, bastante más largo que ancho.

2. — Pliégalo por la mitad, a lo largo (figura 1).

3. — Dibuja una de las mitades como en la figura 2, teniendo en cuenta que la línea gruesa representa el doblez, y recorta siguiendo las líneas marcadas.

4. — Toma la punta A y, como lo indica la flecha (figura 3) tira hacia un costado y hacia abajo, para plegar en triángulo (mira la figura 4). Si te sobra una punta, pliégala para el otro lado, envolviendo el doblez B-C.

5. — Pliega las alas como lo indican las flechas de la figura 4, siguiendo las líneas de puntos y una hacia cada lado hasta que queden horizontales.

Echa tu aeroplano al aire y verás qué bien cae planeando de distintos modos.

LA RADIO ES DE SUMA UTILIDAD PARA ASEGURAR LOS VUELOS

Por ANGEL A. PERRONE



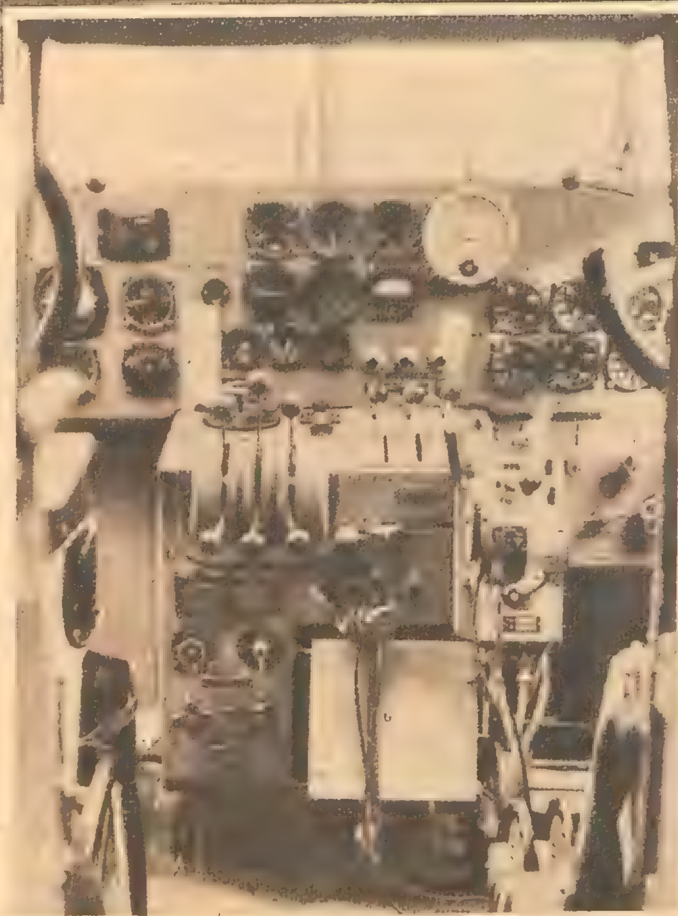
Aparatos para comunicaciones inalámbricas y radiogoniometría en la estación radioeléctrica de un aerodromo.

RADIOCOMUNICACION y aeronáutica, se ha dicho muchas veces, son, indudablemente, las dos conquistas más admirables del genio humano en este siglo. Inseparablemente unidas en su progreso constante y sorprendente, es tan estrecho el lazo que las une entre sí, que la primera parece haber nacido expresamente para afianzar el desarrollo de la segunda, asegurando su vida y constituyendo uno de sus más valiosos y poderosos auxiliares.

Esto, que ya es un hecho indiscutido, se confirma cada vez más, no sólo por la infinidad de pruebas sobre la capital importancia que la radio ha venido adquiriendo para la navegación marítima, y, sobre todo, para la aérea en el transcurso de los últimos treinta años, sino también por el perfeccionamiento que la industria radioeléctrica ha realizado y realiza incesantemente en materia de instalaciones hertzianas para aviones y dirigibles.

Nadie dejará de reconocer la utilidad de valor muy grande que la radiocomunicación presta desde hace muchos años a todas las formas de navegación, y, en especial, a la eficacísima intervención que ha tenido y sigue teniendo para asegurar el buen éxito de los grandes vuelos a largas distancias, y, sobre todo, los transoceánicos, que honraron muchas veces los anales de la aviación, y que ahora se realizan con una frecuencia y regularidad sorprendentes.

Durante el vuelo que tuve la felicidad de efectuar hace varios meses a Alemania — en un hidroavión Junkers de la Cóndor hasta Río de Janeiro, y a bordo del malogrado dirigible "Hindenburg" hasta Friedrichshafen, con regreso en el "Graf Zeppelin" hasta la capital carioca, y de nuevo en hidroavión hasta Buenos Aires, — tuve oportunidad de apreciar personalmente los indispensables servicios que presta



En muchos aviones comerciales o militares, los pilotos pueden atender directamente las indicaciones radiogoniométricas, mediante instrumentos "ad hoc" en la cabina de comando que funcionan de acuerdo con los equipos de la respectiva estación de a bordo.

la radio a la navegación aérea. El tema me atrajo muy especialmente, dada la índole de mi predilección técnica, y puedo asegurar que no lo desatendí un solo instante durante las 250 horas que sumaron, en total, los vuelos de ida y de vuelta. Además de confirmar cuanto sabía al respecto, conocí detalles muy interesantes.

Desde el momento que la aeronave despega, se advierte la utilidad de esos maravillosos equipos productores o captadores de ondas, que hoy no pueden faltar en ninguna máquina voladora al servicio de líneas comerciales o empleadas en cualquier finalidad militar. Es, entonces, cuando comienza la actividad del respectivo operador radioelectricista, que comunica la partida a todos los aeropuertos de escala. Luego, mientras el vuelo se desarrolla por sobre las nubes, recibe continuamente las señales que permiten a los pilotos orientarse y determinar con precisión matemática su ruta y su posición. Guiarse en la niebla y en la obscuridad. Recibir los importantes partes meteorológicos indispensables para conocer el verdadero estado y el pronóstico del tiempo a lo largo de la ruta a seguir, y poder así trazar — como lo he visto en el "Hindenburg" y en el "Graf Zeppelin" — los mapas indicadores de las zonas de peligro o la proximidad de cualquier temporal desencadenado o a punto de desencadenarse.

Muchas catástrofes aéreas pudieron evitarse gracias a oportunas informaciones recibidas por radio durante el vuelo. Los aviones no se aventuran a enfrentarse con los temporales, vale decir, a atravesarlos. Los sobrevuelan, se remontan por encima de las nubes en crisis, si es posible, o descienden a tiempo cuando no hay otro remedio y esperan que pase el peligro para proseguir el vuelo. A esto último se recurre cuando son muy malas las condiciones meteorológicas, pues, por lo general se salvan los obstáculos intermedios ganando mucha altura. Los dirigibles tampoco enfrentan intencionalmente los temporales, porque siempre entrañan serios peligros. Esos datos meteorológicos que ellos reciben por radio directamente desde los principales observatorios nacionales y extranjeros situados en su ruta, son mucho más completos y minuciosos que los destinados a los aviones, ya que los vuelos de aquéllos son, generalmente, sin escalas, y por esto de mucho mayor duración que los de éstos.

Y no digamos nada de la tranquilidad espiritual que se siente a bordo de una aeronave aislada materialmente de todo centro de vida, a 3.000 ó 4.000 metros de altura, por encima de un inmenso mar de nubes, sobre territorio o del mar inconmensurable, cuando uno sabe que existe un contacto efectivo, aunque invisible y misterioso, a través del espacio, y gracias a las ondas hertzianas, entre la máquina y muchos de esos centros de vida situados en la costa, a bordo de un buque o por debajo de ese mar de nubes. Por otra parte, la simple idea de que si llegara el caso podría irradiarse con buen éxito un pedido de auxilio inmediato, es algo que reconforta mucho e infunde confianza a los tripulantes y pasajeros.

Mediante la radio, también se reci-

(Continúa en la página siguiente)

Amelia Earhart, la aviadora que asombró...

(Viene de la página 62)

El punto de destino en su cruce del Atlántico era Francia; pero ocurrió que se vió obligada a descender en Irlanda a causa del recalentamiento de uno de los tubos del motor. Además, tuvo que tropezar con otro grave inconveniente: una falla en el depósito del combustible, lo que la hizo volar con la idea fija, torturante, terrible, de que no iba a alcanzarle el precioso líquido. Por último, una violenta tempestad hizo aminorar la marcha del aparato y se vió obligada a volar entre la niebla y la lluvia.

Durante el vuelo sólo se alimentó de jugo de tomate, y más que de su cuerpo se dijera que sacaba energías de lo más recóndito de su espíritu. El aparato no respondía, sin embargo, a su portentosa voluntad de llegar a Francia, y así fué cómo tuvo que descender en un campo de Londonderry, libre del más leve daño, dejando realizada la heroica hazaña de haber cruzado el Atlántico, tales como eran los deseos que venía acariciando.

También en aquella oportunidad se temió por la suerte de la aviadora, pues se extravió y trató de dirigirse hacia España, orientándose luego hacia el noroeste de Irlanda. El desperfecto del tubo y la pérdida de combustible le hicieron vivir horas de tremenda inquietud. Pero el espíritu bien templado de esta mujer extraordinaria la mantuvo siempre animosa hasta que descendió serenamente en el punto mencionado. Y hubo esta curiosa coincidencia: el lugar del descenso se halla a escasa distancia del sitio en que cayó el aparato de Alcock Brown, cuando la primera tentativa del vuelo transatlántico, en 1919.

No nos resignamos a la idea de perder a esta brava mujer, señora del espacio, que tanto brillo supo darle a la aviación mundial. ¿No estará refugiada en alguna isla del Pacífico, y acaso un día podamos rescatarla para que añada nuevos laureles a su brillante carrera de dueña de las rutas del aire? Sesenta aviones fueron lanzados en su búsqueda y miles de kilómetros han sido recorridos sobre el mar, avizorando todas las distancias. El fracaso más doloroso fué el resultado de las empeñosas búsquedas realizadas hasta la fecha. Millones de dólares ha gastado el gobierno de los Estados Unidos para hallar a la aviadora. Todo ha sido inútil. El misterio se la ha devorado.

Amelia Earhart, si ha desaparecido para siempre, deja una estela de inmortalidad. No podrá borrarse de la historia de la aviación mundial.

La radio es de suma utilidad para asegurar los vuelos

(Viene de la página anterior)



Uno de los radiofaros Lorenz que funcionan en Tempelhof para guiar el descenso a ciegas de los aviones. Pronto habrá uno igual en el aerodromo de El Palomar.

bían a bordo del "Hindenburg" y del "Graf Zeppelin", interesantes boletines cotidianos con noticias mundiales de interés general para uso de los pasajeros. Y es por su intermedio que los pilotos comunican directamente a las estaciones intermedias y finales cualquier novedad sobre el desarrollo del vuelo, sobre la posición geográfica de la aeronave en cualquier momento determinado, su hora de llegada y demás informaciones de rutina. Como ocurre en los buques, los pasajeros pueden también transmitir o recibir comunicaciones radiotelegráficas o radiotelefónicas hasta o desde la costa, otra aeronave en vuelo, o cualquier buque en navegación.

No vamos a describir los aparatos especiales y los complicados instrumentos radiotelegráficos, radiotelefónicos y radiogoniométricos que actualmente se emplean en todos los aviones afectados a servicios de índole civil, comercial o militar, pues no es ese el objeto de esta nota. Diremos, sin embargo, que su utilidad es también muy grande cuando se trata de vuelos de carácter militar, porque es el único medio disponible para la transmisión y recepción directa e instantánea de las órdenes y de las comunicaciones necesarias para mantener el contacto entre las máquinas que vuelan y sus respectivas bases.

Y no solamente la radio asegura el vuelo y las comunicaciones de las aeronaves, sino que también les asegura a menudo un descanso normal a ciegas en caso de neblina o de obscuridad. En todos los grandes aerodromos europeos y norteamericanos, existen estaciones radioeléctricas especiales para esto, llamadas radiofaros, que emiten determinadas señales hertzianas que ponen en funcionamiento automáticamente los instrumentos "ad hoc" que poseen todos los grandes aviones, y mediante indicaciones sonoras y visuales, muy precisas, permiten a los pilotos descender con toda perfección en plena neblina u obscuridad, vale decir, completamente a ciegas. Gracias a la gentileza de la compañía Telefunken de Berlín, que puso a mi disposición uno de los seis trimotores que ella posee, especialmente para estudiar y ensayar equipos radioeléctricos para aviación, pude comprobar personalmente, después de un vuelo de experiencias de cerca de dos horas, lo que tales equipos radiogoniométricos y radiofaros significan, y la enorme utilidad que prestan sobre todo el Tempelhof, que es uno de los aerodromos más grandes y de mayor movimiento en el mundo. Nuestro país contará pronto también con radiofaros similares en el Palomar y otras importantes bases.

El VUELO sin MOTOR ha ALCANZADO VISIBLES PROGRESOS en el PAIS

El último récord de Hans Ott sobre el Río de la Plata

NI tan arraigado ni tan desarrollado como debiera se encuentra el vuelo a vela en nuestro país, no obstante ser la expresión más bella del "más pesado que el aire", sin que, por otra parte, la economía juegue el papel preponderante que tiene en la práctica del vuelo a motor.

La misión Georgii, cuyas demostraciones en nuestro país fueron concluyentes, dejó un saldo altamente favorable para que el novísimo deporte, con ser quizá el más antiguo que practicara la humanidad, se aclimatara entre nosotros, facilitando así la solución del complejo problema de la navegación aérea, y permitiendo al público familiarizarse con ella a bajo costo y con poco riesgo.

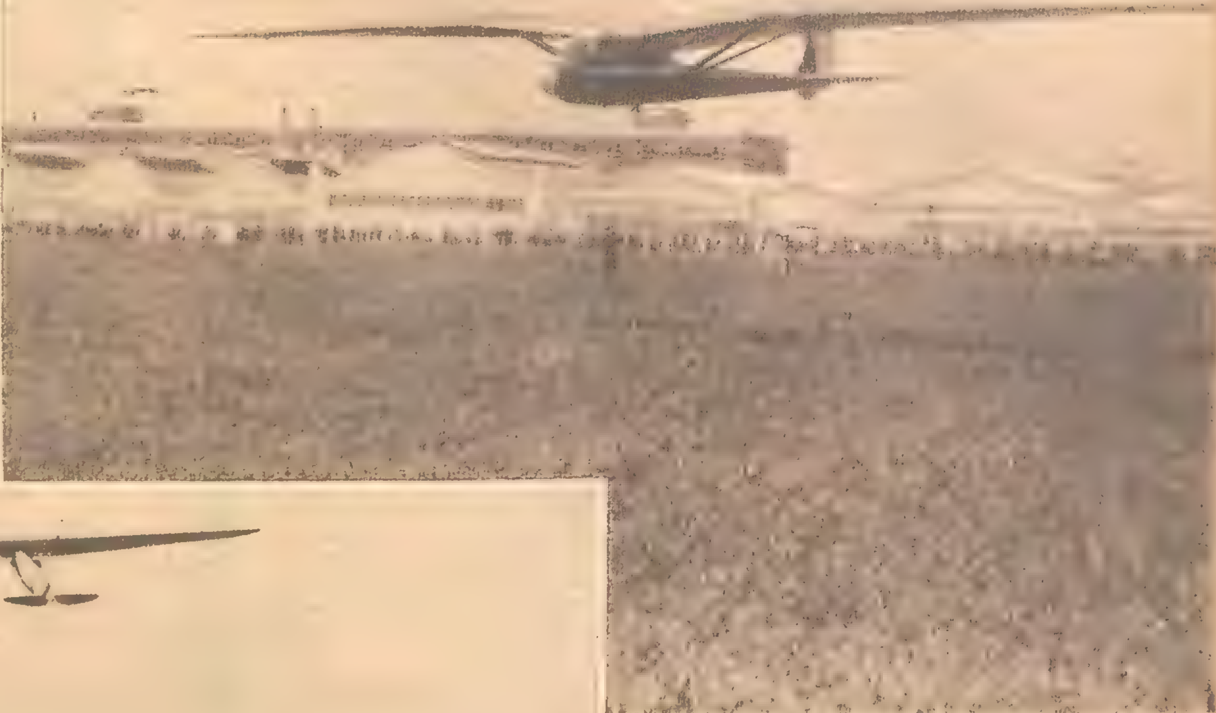
Existen entre nosotros algunas instituciones dedicadas al vuelo sin motor. Son pocas, en verdad, pero luchan tesoneramente para el logro de sus propósitos, y lo que van consiguiendo poco a poco, como lo dicen una serie de récords nacionales que no van muy a la zaga de los de carácter mundial.

Esto ha hecho que los principales centros de vuelo a vela de Europa y Norte América sigan con marcado interés la labor de los clubs de planeadores Albatros, de Buenos Aires; Astra, de Comodoro Rivadavia y Otto Bailod, de Tandil.

Recientemente, como una coronación de tanto meritorio esfuerzo, un piloto egresado de la escuela del Tandil ha superado todos los récords mundiales de vuelo sobre agua a bordo de un planeador. Nos referimos a Hans Ott, quien cumpliendo una hazaña sin precedentes, acaba de efectuar la travesía del Plata, desde la Colonia a Quilmes, en una magnífica demostración de pericia y capacidad técnica.

En efecto; sólo condiciones excepcionales de la atmósfera y un concienzudo aprovechamiento de esas condiciones, pueden permitir a un piloto de planeadores efectuar un recorrido anticipadamente escogido.

La demostración ha sido concluyente y prueba una vez más que, a poco que se generalice en el país la práctica de este deporte tan asociado a la ciencia aeronáutica y a la navegación aérea, se obtendrán resultados sorprendentes.



Uno de los planeadores de la misión Georgii efectuando en El Palomar una admirable demostración. La fotografía ha sorprendido al planeador en momentos en que vuela a ras del suelo para volverse a elevar, como un pájaro, a centenares de metros.



Lanzado a mano por los equipos de tierra, el planeador comienza a ganar altura.



Ernesto Vignera, uno de los más avezados pilotos argentinos de planeadores.



El flamante recordman mundial de vuelo sobre agua, Hans Ott, frente a su velero "Argentina", con el que obtuvo ya otros récords de importancia.



Un alumno de la escuela del Club de Planeadores Albatros, en Morón, listo para iniciar el lanzamiento que se efectúa por remolque de un automóvil, mediante el largo cable que se observa en primer término.

Ondas de Todo el Mundo

Desde Alemania se efectuarán transmisiones sincronizadas en una misma frecuencia

La Unión Internacional de Radiodifusión, que tiene su sede central en Ginebra, nos ha hecho saber que de acuerdo con una resolución adoptada durante las sesiones realizadas últimamente en Ouchy-Lausanne por los miembros de la misma, se realizarán desde Zeesen (Alemania) diversos ensayos con transmisores de ondas cortas sincronizados sobre una misma frecuencia y con diferentes direcciones de radiación.

Estos ensayos, que se efectuarán desde las 4 hasta las 5 (hora de la Europa Central) los días 16, 18, 20, 23, 25 y 27 de agosto en curso, tienen por objeto comprobar si mediante la sincronización, vale decir, el funcionamiento simultáneo de varios transmisores sintonizados a una misma frecuencia de trabajo, es posible disminuir la cantidad de "canales" empleados. Se trata, además, de averiguar si la consiguiente recepción no resultaría perjudicada en tal caso.

Según la comunicación que recibimos de esa importante asociación, durante los ensayos de referencia, que se efectuarán únicamente con una frecuencia de 15.200 kilociclos (19.74 mts.), se hará funcionar simultáneamente con un transmisor orientado a Norte América: 1º) uno orientado también a Norte América; 2º) uno orientado a Centro América y 3º) uno orientado a Su América. A cada uno de estos emisores se le adjudicó una letra (A, B, C), que se pronunciará ante sus respectivos micrófonos para que pueda determinarse de cuál orientación se trata. Así, por ejemplo: enunciando una letra se emitirá hacia Norte América, enunciando otra a Centro América e invocando otra letra se irradiará simultáneamente con un emisor orientado a Norte América y otro a Centro América. Cada una de estas pruebas durará cinco minutos, y como cada ensayo diario tendrá una duración de una hora, la sucesión A, B, C se repetirá, por lo tanto, cuatro veces.

Las orientaciones, según la fecha de la prueba, serán las siguientes: día 16 con ondas dirigidas a Norte y Centro América; día 18, a Norte y Sud América; día 20, las dos emisiones orientadas a Norte América; día 23, a Norte y Centro América; día 25, a Norte y Sud América, y el día 27, con ambos transmisores a Norte América.

Estas son las fechas comunicadas por la Unión Internacional de Radiodifusión, lo mismo que el horario de 4 a 5 (tiempo de la Europa Central); pero como el horario argentino está atrasado exactamente cinco horas con respecto al anterior, es lógico suponer que las pruebas deberán ser escuchadas entre nosotros desde las 23 hasta las 24 del día que precede a cada uno de los indicados.

La citada entidad ha solicitado a todas las empresas de radiocomunicaciones existentes en América, que escuchen esas transmisiones y le comuniquen sus resultados, refiriéndose — con especial indicación de las letras correspondientes a cada caso — a la intensidad o fuerza de las señales, a la claridad o falta de nitidez de las mismas, a los momentos en que aparezca y desaparezca cualquier forma de "fading" y a toda otra observación técnica que puede ser de utilidad.

Asimismo desea que todos los radioescuchas de Argentina y de los demás países americanos que poseen receptores de ondas cortas, le presten igual colaboración remitiendo por carta sus impresiones a la Unión Internacional de Radiodifusión, Ginebra (Suiza) o a la Casa de la Radio (Funkhaus) Berlín. Se aconseja no emplear antenas receptoras de tipodireccional (como son las doublets, telaraña, etc.), sino omnidireccionales.

Manojo de noticias

En la audición "Clásicos alemanes" que DJQ y DJN tienen anunciada para hoy miércoles a las 21, los señores Santiago Sánchez Calvete y Miguel Iglesias darán a conocer, en castellano, detalles interesantes de la vida y obras de Christian Martin Wieland y de Wolfgang Amadeo Mozart.

El sábado 14, a las 21.30, la cantante chilena Sofía del Campo interpretará ante el micrófono de DJQ y DJN: "Tú, tú y tú", canción chilena de Maria Greva; "Inca Huicai", estilo indígena ecuatoriano de Pedro P. Traversari; "Rimas de Bécquer número 2", de Federico Gerdes, de Perú; "Flor andaluza", estilo español de Francisco Mignone, de Brasil; "Dicen que no", de M. Lerdo de Tejada, de Méjico; "¡Ah! Lo sé", aria del "Flauto Mágico", de Mozart; Variaciones sobre el "Carnaval de Venecia", de Julio Benedict.

Hoy miércoles a las 20 W2XAF, de Nueva York, transmitirá su acostumbrado programa latinoamericano en castellano. Mañana a las 19 la misma estación ofrecerá desde Hollywood una actuación de "Amos and Andy", a las 21 desde Nueva York, "Showboat" y a las 23.15 "Ink Spots", cuarteto de negros.

Radio "El Mundo"

15.290 Kcs. — LRU — 19.62 mts.
9.660 Kcs. — LRX — 31.06 mts.

Todos los días, desde las 8 hasta las 10 (por LRU), y desde las 10.30 hasta las 0.30 (por LRX): retransmisión de los excelentes programas que al mismo tiempo irradia la estación LR1 Radio "El Mundo" en 1.070 Kcs.

Además, todos los días, a las 8 y a las 13: Interesante boletín noticioso del diario "El Mundo". A las 14: Boletín de cereales; haciendas y lanas. A las 18: Boletín de títulos y cambios. A las 20: Breve boletín con las últimas noticias mundiales. A las 23: Boletín con las últimas noticias del mismo diario.

Londres

17.790 Kcs. — GSG — 16.86 mts.
15.310 Kcs. — GSP — 19.60 mts.
15.180 Kcs. — GSO — 19.76 mts.
15.140 Kcs. — GSF — 19.82 mts.
11.750 Kcs. — GSD — 25.53 mts.
9.510 Kcs. — GSB — 31.55 mts.

Miércoles 11. — A las 17.20: Falkman y su banda de apaches. 17.45: Food for thought (charlas breves). 18.5 a 19: Bailables. "The Thames", mosaico de música y palabras. 19.20: The Rothesay Entertainers (revista teatral y musical). A las 20: "Gales y el Imperio", programa especial. De 20.50 a 21.30: Recital de canto de las Hebridas, por Mary Colquhon (soprano), con acompañamiento de arpa. Noticioso.

Jueves 12. — A las 17: Música de cámara por el cuarteto de cuerdas Lener. De 18 a 19: Music Hall con Sydney Baynes y su orquesta y Billy Bennett (Almost a Gentleman). 19.20: An island off the beaten track, charla por el capitán Mac Kenzie. 19.30: Richard Valery y su orquesta (desde el Jardín de Invierno, de Morecambe, Lancashire). 20: "Voyagers overseas", lectura del diario indio de la señora Sherwood (1806). 20.5: "The Thames", mosaico musical y hablado. 20.40 a 21.30: Fred Hartley y su sexteto, con Cavan O'Connor. Noticioso.

Viernes 13. — A las 17.25: Música bailable. De 18.25 a 19: "My Smoking-jacket and button-boots", antología poética. A las 19.20: Trío Celebrity. 19.45: Here lived... David Livingstone (charla). 20: Orquesta imperial BBC. 20.50 a 21.35: The Twilight Serenaders (fantasía musical y hablada). Noticioso.

Sábado 14. — A las 17.20: Wales and the Empire, programa especial. 18.10 Bailables. 18.30 a 19: Cantos estudiantiles, por coro, bajo y piano. 19.20: London Log, por Walter Fitzgerald. 19.30: Concierto escocés y gálico. 20: "Anita y el elefante", revista y fantasía, en prosa, verso y música. 20.40 a 21.30: Recital por la soprano Maggie Teyte. Noticioso.

Domingo 15. — A las 17.20: "Hyde Park", relato dramático. 17.50: Soprano Jo Vincent y pianista Dorothy Folkard. 18.30: Here lived... David Livingstone (charla). 18.45 a 19: Breve servicio religioso. 19.20: Orquesta. 19.30: Música de Brahms, por el pianista Karl Ulrich. 20: Servicio religioso desde la iglesia presbiteriana, de Portush. 20.50 a 21.30: Orquesta. Comentarios semanales.

Lunes 16. — A las 17.20: Música de ballet, por orquesta. 18.15: Bobb Wilton en varias interpretaciones teatrales. 18.30 a 19: Grabaciones selectas. 19.20: Música irlandesa. 19.30: Hyde Park, relato dramático. 20: Empire Exchange, comentarios. 20.15: Concierto de música ligera por la orquesta imperial BBC y soprano Leonie Zifadp. 21.10: Noticioso.

Martes 17. — A las 17.20: Orquesta. 18: Mountain and Light (historia dramática del famoso diamante Koh-i-Noor). 18.30: Charla. 18.45 a 19: Pianista Irene Maclaren. 19.20: Cantos sin palabras, de Mendelshonn. 19.30: My Smoking-jacket and Button-boots, antología poética. 20: Bailables. 20.50 a 21.30: Film Shots, comentarios, cantos y música de los últimos films. Noticioso.

NOTA: De 17.20 a 19, la transmisión es simultánea por GSG, GSO, GSF, GSB. Desde las 19.20 hasta las 21.30 es por GSP, GSO, GSF, GSD.

Berlín

15.280 Kcs. — DJQ — 19.63 mts.
9.540 Kcs. — DJN — 31.45 mts.

Miércoles 11. — A las 18: Toca el trío Gebel. Música de cámara del tiempo de Federico el Grande. Concierto recreativo. A las 19.15: Música aldeana de los bosques de Turingia. (Recopilación: Johannes Ziegenhals.). 20.30: La cosecha en tierras alemanas. Clásicos alemanes (castellano). Ecos de Alemania. 21.30: Revista de la Prensa. ¡Atención, jóvenes! 22.15 a 23.30: Concierto de orquesta popular.

Jueves 12. — A las 18: Friedrich Ludwig Jahn, el proclamador de la nacionalidad alemana. (En el 85º aniversario de su muerte). Cabaret entre dos. A las 19: Máximo Pavese: Novedades de Alemania. Hora de adivinanzas entretenidas. 20.30: Canciones y música de cámara. Ecos de Alemania. 21.30: El nuevo libro alemán. Nuestra vida cotidiana (castellano). 22.15 a 23.30: Mosaico musical.

Viernes 13. — A las 18: Música variada. Nuestra vida cotidiana (portugués). A las 19: Concierto recreativo. Noticias y servicio económico portugués). 20.30: La gran casualidad. (Escena de Paul Schaaf.). Ecos de Alemania. 21.30: El instituto alemán de la moda. Economía alemana (charla). 22.15 a 23.30: Canción popular a coro. Música de instrumentos de viento.

Sábado 14. — A las 18: Tablilla radiotelefónica. A las 19: Velada Nestroy desde Munich (canta Hans Sassmann). Música alegre de cámara. 20.30: Concierto recreativo. Ecos de Alemania. 21.30: Canta Sofía del Campo (castellano). De las investigaciones etnológicas alemanas. Higiene de la raza. 22.15 a 23.30: Velada de baile. En las pausas. Ecos alegres de la semana.

Domingo 15. — A las 18: Fiesta infantil en casa de la familia Alegre. 18.30: Toca Edith Axenfeld de su programa del Concurso internacional Chopin. A las 19: Pensamientos dominicales. Concierto orquestal. 20.30: Montblanc. (balada sobre la primera subida a la gigantesca montaña, de Heinz Oskar Wuttig). Eco del deporte. 21.30: De pícaros y otras gentes alegres. 22.15 a 23.30: Selecciones de ópera. Cinco minutos de técnica radiofónica.

Lunes 16. — A las 18: Música de cámara de W. A. Mozart, por el cuarteto de instrumentos de cuerda Schachtebeck. 18.30: Marchas alemanas. A las 19: Máximo Pavese: Novedades de Alemania. ¡Por favor, lejos con lo trágico! (Cuadros de E. Kurt Fischer). 20.30: Concierto recreativo. Ecos de Alemania. 21.30: De manuscritos de viejos maestros flamencos (violín y piano). Información del día. 22.15 a 23.30: "Sangre polaca". Opereta de Nerdal.

Martes 17. — A las 18: Concierto recreativo. A las 19: Discos selectos. Conversación y música. Sonata en la bemol mayor de Ludwig van Beethoven (violín y piano). 20.30: Música ligera. Ecos de Alemania. 21.30: ¡El locutor tiene la palabra! Cuadros de aldeas de la Nueva Alemania. Relatos de Dietrich Joachim Graf). 22.15 a 23.30: Vieja música popular. Concierto por el barítono Hans Eggert.

NOTA: Diariamente, a las 18.45 y a las 22: breve noticioso en alemán. A las 20.15 y a las 23.30: breve noticioso en castellano.

Roma

11.810 Kcs. — 2RO — 25.40 mts.

Miércoles 11. — De 19 a 20.30 (para Norte América): Noticioso en inglés e italiano. Banda de los carabineros reales. "La colonia marina y montana", charla. Concierto vocal.

Jueves 12. — De 19.20 a 20.45 (para América latina): Noticioso en italiano. Concierto folklórico. "Conocimiento sudamericano: grandes árboles y grandes bosques en el recuerdo de un italiano", disertación del profesor Longo, director del Huerto Botánico de la Universidad de Nápoles. Concierto vocal. Noticioso en español y portugués.

Viernes 13. — De 18.30 a 18.45 (para la Argentina): Noticioso en español. De 19 a 20.30 (para Norte América): Noticioso en inglés e italiano. Música pedida. Voz de Roma a medianoche.

Sábado 14. — De 19.20 a 20.45 (para América latina): Noticioso en italiano. Un acto de ópera lírica. "¡Atención! ¡Atención!", conversación en italiano, español y portugués. Canciones españolas. Noticioso en español y portugués.

Domingo 15. — De 15.5 a 18.30: Programa variado de estaciones italianas.

Lunes 16. — De 18.30 a 18.45 (para la Argentina): Noticioso en español. De 19 a 20.30 (para Norte América): Noticioso en inglés e italiano. Un acto de ópera lírica. "La moda italiana", charla. Canciones americanas. Respuestas a cartas de radioescuchas.

Martes 17. — De 19.20 a 20.45 (para América latina): Noticioso en italiano. Un acto de ópera lírica. Crónica de una institución americana con sede en Roma. Concierto de piano. Canciones regionales. Noticioso en español y portugués.

Tokío

15.160 Kcs. — JZK — 19.79 mts.
11.800 Kcs. — JZJ — 25.42 mts.

De 17.30 a 18.30, simultáneamente, por ambas estaciones, efectúa todos los días emisiones destinadas al continente americano, en japonés e inglés.

París

15.243 Kcs. — TPA2 — 19.68 mts.
11.885 Kcs. — TPA3 — 25.24 mts.
11.720 Kcs. — TPA4 — 25.60 mts.

Todos los días, de 7 a 12 (por TPA2): Programas variados, incluyendo una audición especial desde las 10.30, menos los domingos. De 13.15 a 15.30 (por TPA3): Noticias en francés, en árabe, concierto, retransmisión: Radio Journal de Francia; charla cultural, concierto (retransmisión). De 15.30 a 19 (TPA3): Noticias en francés, inglés e italiano, retransmisión, cotizaciones, noticioso en portugués. De 19.15 a 21.15 (TPA4): discos selectos, noticias en francés, español y portugués, discos. De 23 a 2 (TPA4): discos, noticias en francés e inglés, noticioso en alemán.

Madrid

9.860 Kcs. — EAQ — 30.43 mts.
9.480 Kcs. — EAR — 31.65 mts.

Diariamente, desde las 17 a las 20, por EAQ y desde las 20.30 hasta las 22 (a veces hasta más tarde), por EAR, incluyendo noticiosos y alocuciones en inglés, español, italiano y portugués, sobre la guerra española.

Eindhoven

(HOLANDA)

Diariamente, de 9.25 a 11 (los domingos de 9.25 a 11.25), por PHI, en 17.770 Kcs. (16.88 metros). Los martes, de 5.30 a 7, y los miércoles, de 9 a 12, por PCJ, en 15.220 Kcs. (19.71 metros). Los domingos, de 15 a 16 y de 20 a 21; los martes, de 14.30 a 16, y los miércoles, de 20 a 23, por PCJ, en 9.590 Kcs. (31.28 metros).

E. U. de Norte América

W3XAL. — Nueva York (17.780 Kcs. - 16.87 metros): diariamente, de 10 a 18, programas de la National Broadcasting Corporation (NBC).

W2XE. — Nueva York (17.760 Kcs. - 16.89 metros): todos los días, de 13 a 14, programas de la Columbia Broadcasting Systeam (CBS).

W2XAD. — Nueva York (15.330 Kcs. - 19.56 metros): de 11 a 21.

W2XE. — Nueva York (16.270 Kcs. - 19.64 metros): todos los días, de 14 a 20 (CBS).

WIXAL. — Boston (15.250 Kcs. - 19.67 metros): los domingos, de 12 a 13.

W8XK. — Pittsburgh (15.210 Kcs. - 18.72 metros): diariamente, de 10 a 20 (NBC).

W8XK. — Pittsburgh (11.870 Kcs. - 25.27 metros): todos los días, de 20 a 23.

W2XE. — Nueva York (11.830 Kcs. - 25.36 metros): de 20 a 23, diariamente (CBS).

WIXAL. — Boston (11.790 Kcs. - 24.45 metros): domingos, de 22.30 a 24. Sábados, de 16 a 19.30. Los demás días, de 17.30 a 19.30.

W2XAF. — Nueva York (11.830 Kcs. - 31.48 metros): todos los días, de 17 a 1.

W3XAU. — Filadelfia (9.590 Kcs. - 31.28 metros): todos los días, de 13 a 21 (CBS).

W8XK. — Pittsburgh (6.140 Kcs. - 48.86 metros): cotidianamente, desde las 23 hasta las una o las 2 (NBC).

LA NIEVECITA

LEYENDA MONTAÑESA

Por **FERNANDO DE LERMA**

NO lo mate, siñor; trae disgracia...

Miré, sorprendido, al que así hablaba.

—¿Y por qué?

—¡No ve que es la nievecita? Si la mata, le trae disgracia, po, siñor.

—¿Y por qué trae desgracia? — insistí en preguntar.

El collita fijó un momento su mirada en el pajarito y me contestó lacónicamente, prosiguiendo su camino:

—Io no sé, siñor... Pero así dicen. Trae disgracia...

Me quedé mirándolo, y mientras su figura se esfumaba en la distancia, comenzó a cantar esta copla:

Quien mata una nievecita
una disgracia le espera.
Si es hembra, enferma su máma.
Si macho, sin padre queda.

Algo intrigado, me eché a caminar senda arriba pensando en que algún origen podrían tener las palabras pronunciadas por aquel "chango".

Allá, a lo lejos, surgiendo de una quebrada y encima de un cabizbajo rocín, alcancé a distinguir la figura de un colla. (Tan parsimonioso era el paso del jamelgo, que mejor que emplear ese transporte hubiera sido montar sobre una tortuga.) Me acerqué presuroso, y haciendo uso de toda mi diplomacia montañesa — no hay ser más apacible y a la par tan huraño como el nativo del valle de Lerma, — le pregunté si podría referirme algo respecto a la nievecita. Con toda fortuna, y no sin asombro, pues ni promesas ni dinero pueden hacer hablar a estas esfinges del monte, parece que mis buenos manes interpusieron su influencia, y he aquí que mi interpelado, un colla viejo de barba rala, rostro broncíneo y arrugado, de esos que van quedando pocos en las hermosas serranías de mi tierra, se apeó de su fláccida cabalgadura, bajó la cabeza, se sacó su sombrero alón, casi destruído por los soles y las lluvias, y sentándose en el tronco de un quebracho tumbado, comenzó a referirme la leyenda de la nievecita.

A la verdad, me gustó tanto, que se me grabó fielmente en la memoria, de manera que la transcribo sin quitarle un punto ni su primitiva esencia.

Habitaban hace muchos años, tantos que la memoria de los nativos no alcanza a recordarlos, en la falda de un monte, en un rancho de barro y paja, un niño y una niña de corta edad. Ambos eran hermanos y habían perdido a sus padres hacía mucho tiempo. De manera que Fabían y Juana, que así se llamaban los hermanitos, pasaron, desde aquel entonces, momentos muy difíciles para poder vivir.

Mas con toda suerte, los habitantes de aquel valle, condolidos de su situación, les habían regalado un par de cabras, con cuya leche, que ellos mismos transformaban en queso, les servía para sustentarse en el invierno, cuando la naturaleza se mostraba hostil y la comarca se ponía blanca como un sudario.

En la época del buen tiempo, Fabián llegaba hasta la acequia cercana y pescaba "yucas". Con la honda más de una vez había llegado al rancho trayendo todavía calentito el cuerpo de una "bumbuna", que su buena compañera preparaba asándola en el fuego.

Dentro de esa soledad, los dos se querían entrañablemente, y eran felices. De vez en cuando, solían preparar grandes ramos de flores silvestres y helechos que crecían abundantes a la sombra de la quebrada, y los llevaban arriba de la loma, trepando ágilmente entre las piedras, desgarrándose ella la amplia y chillona pollerita, y él su poncho viejo y raído.

Depositaban las flores encima de dos tumbas señaladas con cruces de quebracho, y quedándose allí largo rato, bajaban después por la hondonada hablando en voz bajita, pensando en los tatas que dormían allá arriba el sueño eterno.

Cierto día en que la soledad contristaba su corazón, Juana preguntó a su hermano:

—Decime, Fabián: ¿vos sabís adónde se han ido los tatitas?

(Continúa en la página siguiente)



Depositaban las flores encima de dos tumbas señaladas con cruces de quebracho, quedándose allí largo rato.

Ilustración de MONTERO LACASA

—A mí me han dicho que están con Dios — contestó él.

—¿Y vos no sabís dónde vive Dios? — insistió Juana, intrigada.

—Dicen que vive en el cielo...

Juana elevó su vista hacia la azulada capa que ya comenzaba a teñirse con el gris del crepúsculo. ¿Cómo podría llegar hasta allí? Instintivamente, buscó un punto que uniera la tierra con el cielo. Allá a lo lejos, envuelto en brumas, divisó un cerro muy alto, tan alto era que parecía penetrar con aguda punta al lugar que ella ansiaba conocer, donde estaban los tatitas.

—Fabián — exclamó gozosa, — ¿vos vís aquel cerro alto?

—Sí — repuso él.

—¡Está tocando el cielo!

—¡Cierto! — dijo Fabián, asombrado ante el extraño descubrimiento de su hermanita.

—¿Querís que vayamos?

—¿Pa qué?

—A ver a los tatas. ¿Que no ti han dicho que están con Dios, allá en el cielo?

Fabián movió afirmativamente la cabeza. Aquella misma tarde quedaron de acuerdo. Pero era necesario que el río decreciera para poder atravesarlo. Una vez en la montaña treparían hasta la cúspide, y de un tranquito corto entrarían en el cielo. ¿Cómo no se les había ocurrido antes?...

Iluminados sus corazones con aquella divina esperanza, los días fueron pasando, y así el verano dió paso al otoño. Las aves que poblaban el lugar comenzaron a buscar regiones más templadas. La calandria ya no saludaba como antes la salida del sol y el paisaje tomaba una coloración multicolor. En tanto, ellos contemplaban el río que iba decreciendo. Unos días más y ya estaría en condiciones de atravesarse. Una vez transpuesta la otra orilla, no tendrían que caminar mucho: parecía que con sólo estirar la mano tocarían la montaña azul.

Una mañana Fabián salió a juntar leña. Había trepado a una barranca muy empinada, y quiso la mala suerte que su ojota resbalara en una piedra, y allá se fué el collita dando volteretas por la pendiente. Cuando se quiso levantar, no pudo: le dolía el cuerpo por todas partes. Para llegar al rancho tuvo que arrastrarse como las víboras.

Al divisar a su hermanito tirado en el suelo, ella salió corriendo. Lo llevó como pudo hasta el sitio, depositándolo con suavidad en el colchón de paja. Estaba muy pálido. Tenía los ojos cerrados y respiraba con dificultad. En el corazoncito de Juana comenzó a cundir el temor.

—¡Fabián! — llamó.

El abrió los ojos. Tenía los labios amorotadas y un hilillo de sangre le bajaba desde la sien.

—Fabiancito, ¿qué ti ha pasao? — imploró la collita.

—Mi cáido en el monte y me duele todo el cuerpo — balbuceó apenas Fabián.

Juana estaba sola; pero a pesar de sus pocos años, decidió salir en busca de socorro. Se puso su sombrerito de lana de oveja, y después de acomodar lo mejor que pudo el cuerpo de Fabián, le dijo:

—Ahurita mesmo voy al poblao a tráir gente pa que te curen.

—Bueno — contestó el enfermo.

La pobre niña salió corriendo. El pueblo no quedaba cerca, y, sin embargo, ella movía sus piernas con la velocidad de una corzuela a través del monte. Por fin, después de largo rato, penetró en la casa del viejo Antenor, que al verla en ese estado de lastimoso cansancio, se asustó.

—¡Ño Antenor, Fabián se ha cáido en el monte juntando leñita y áhura no se puede mover! — balbuceó exhausta de cansancio.

El viejo sospechó con harta intuición que algo grave había sucedido, y llamando a varios hombres, ordenó:

—Vamos ahurita al r a n c h o de Juana.

Ella los guió a través de la espesura, y recién a eso de la oración penetraron en la vivienda. Fabián parecía dormido. Tenía los ojos completamente cerrados y una palidez serena emanaba de su semblante. Don Antenor se acercó al lecho y le miró un momento. Su vista pareció nublarse. Dijo unas palabras a los que le acompañaban y todos se sacaron el sombrero, mientras él tapaba el cuerpecito de Fabián hasta la cabeza. El silencio era presagiante. Nadie decía ni una palabra. Juana miraba el rostro curtido de los hombres, que no hacían más que acariciarla. Don Antenor tomóla luego del brazo cariñosamente y comenzó a llevarla en dirección al pueblo. No habían andado mucho, cuando ella se volvió preguntando por Fabián.

—¡Si ha ido con Dios! — le respondió el viejo, mirándola entristecido.

¡Oh! ¿Allá arriba con sus tatas? Pero ¿por qué se había ido solo? ¿Tan pronto había emprendido el camino, que no se había acordado de ella? La montaña grande parecía llamarla con su punta internada en el cielo. ¡Era ése el camino para llegar a Dios, el camino del cielo por donde habían subido primero sus tatitas y ahora su ñaño!...

A la mañana siguiente, apenas el alba posaba su primer beso sobre la tierra, Juana comenzó a desplazarse en línea recta, y, ¡cosa rara!, parecía que en vez de acercarse, la meta se alejaba cada vez más. Aceleró el paso, porque quería llegar antes del anochecer al cerro grande, y casi no sentía el dolor que le producían las piedras en las plantas de los pies, cuyas ojotas estaban casi desgarradas por aquella caminata sin término. La "talaguiadora" le espinaba cruelmente, y algún cardón solitario le hacía dar miedo con su figura imponente y severa. Era impresionante el silencio, quebrado sólo por el grito de la lechuza agorera o el caminar del zorro astuto entre las matas buscando su presa. De pronto la pobre niña dió un grito:

—¡Fabián!...

Sólo un eco prolongado le respondió desde la lejanía. Perdido el control de sus acciones, se echó a llorar, emprendiendo una carrera desesperada, llamando, llamando siempre al ñaño ausente.

Y así pasaron varios días, hasta que la voz de Juana enmudeció de tanto gritar. Mientras tanto, había comenzado a caer la nieve, y su cuerpecito iba cambiando de forma. Casi desnuda por las espinas, le comenzaron a crecer un par de alitas blancas, y sus piececitos, su cabeza, todo, tomaba la forma de un ave. Y seguía nevando, nevando, hasta que la transformación fué completa...

Un dorado amanecer de primavera emprendió el vuelo.

Desde entonces ese pajarito blanco, como un puñado de apretada nieve, cruza de un árbol a otro eludiendo la presencia de las otras aves, siempre solitario, siempre triste, buscando siempre, con la mirada puesta sobre los altos cerros que se dibujan a la distancia y que parecen tocar el cielo...

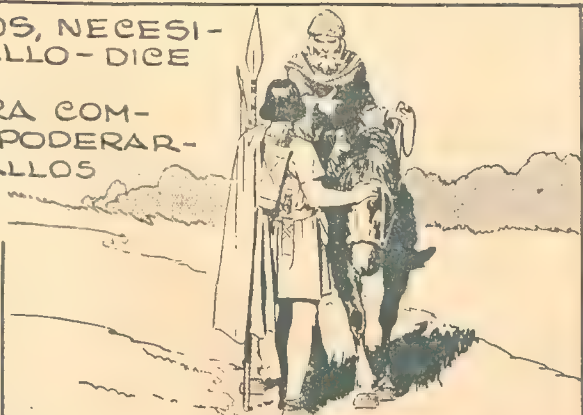
El Príncipe Valiente

Una gran historieta de aventuras, vividas en la época del rey Arturo, por HAROLD R. FOSTER

EL ENCUENTRO CON LOS GUERREROS ENCIENDE EN EL PECHO DE VALIENTE EL DESEO DE CONVERTIRSE ÉL TAMBIÉN EN CABALLERO, Y PREGUNTA AL JOVEN PASTOR DÓNDE PUEDE HALLAR UN CABALLO.

—SI HE DE SER COMO ELLOS, NECESITO ANTE TODO UN CABALLO —DICE EL PRÍNCIPE.
—NO TENIENDO ORO PARA COMPRARLO, TENDRÁ QUE APODERARSE DE UNO DE LOS CABALLOS SILVESTRES QUE VIVEN ENTRE LOS MÉDANOS.





EL PRÍNCIPE SE DIRIJE HACIA LA REGIÓN DE LOS MÉDANOS SOBRE LA COSTA DEL MAR, Y DURANTE EL TRAYECTO APRENDE MUCHO DE BOCA DE LOS VIAJEROS.



HABLA CON RICOS Y POBRES Y ADQUIERE EN ESTA FORMA CONOCIMIENTOS SOBRE LA MANERA DE AMANSAR A LOS CABALLOS.



FINALMENTE LLEGA A LOS MÉDANOS Y BUSCA ENTRE LAS ARENAS UNA MANADA DE YEGUARIZOS SILVESTRES.



PERO SÓLO ENCUENTRA LOS PETISOS DE LARGO PELO QUE NO LE AGRADAN.



AL FIN, DESPUÉS DE VARIOS DÍAS, DESCUBRE A UN POTRO SOBERBIO Y DECIDE APRESARLO.



SE ACERCA CAUTELOSAMENTE Y LE TIRA SU RED DE CAZADOR.



PRONTO DESCUBRE QUE NO ES ESA LA MANERA DE PRENDER A UN POTRO.







En el próximo número: "LA DOMA"

Carta de un argentino que se enoja

Debemos fomentar y estimular en los jóvenes el interés por la aviación

Señor Director:

Sabido es que nuestro país reúne, como muy pocos, excepcionales condiciones para el desarrollo de las actividades aeronáuticas. Su extensión, su riqueza y el aumento cada vez más considerable de la población ofrecen un campo lleno de posibilidades para este moderno medio de transporte, sobre cuya importancia y utilidad, en la paz como en la guerra, no hay opiniones dispares. Sin embargo, debemos reconocer que no ha contado, con toda la atención y la preocupación que se merecía.

En efecto, recién en los últimos años el pueblo se está familiarizando con la aviación como resultado del apoyo que comienza a prestarle el Estado al fomentar y estimular la creación de clubs dedicados a la práctica de este deporte. Antes, toda iniciativa en este sentido se debía al entusiasmo de los pocos particulares que tuvieron la visión exacta de lo que la aeronáutica habría de constituir en el futuro.

En otros países, donde los gobiernos han demostrado y demuestran una celosa preocupación por el porvenir de la aviación, su práctica ha alcanzado una extraordinaria difusión. Los centros y clubs eronáuticos se han multiplicado en forma insospechada y el número de pilotos llega a cifras considerables. Pero en esos países, señor Director, los gobiernos han tenido especial preocupación por familiarizar al pueblo con esta nueva actividad. En Alemania, por ejemplo, hay escuelas semioficiales u oficiales en las que se dictan cursos de aeronáutica a los niños, que además cuentan con pequeños talleres para la construcción, en tamaño reducido, de avionetas y planeadores. Luego se organizan concursos en los que los alumnos tienen oportunidad de aplicar todos los conocimientos que han adquirido en las aulas. De esta manera, mi estimado señor Director, se vincula y familiariza a los ciudadanos, desde niños, con la aeronáutica, y aunque no todos los alumnos se conviertan en pilotos, todos están en condiciones de serlo llegado el caso.

Nosotros debemos seguir el ejemplo de esos países, y para ello es necesario que difundamos por todos los medios la práctica de la aviación, facilitando a nuestros jóvenes la oportunidad que muchos de ellos esperan, seguramente, para dedicarse a esta actividad. No debemos olvidar que si la aviación es de una importancia y eficacia indiscutibles en la guerra, lo es, y no en menor grado, en la paz. Y para esto la necesitamos nosotros.

La aviación unirá las más apartadas regiones del país. La distancia dejará de ser un problema y los beneficios de la civilización alcanzarán a toda la República. Para eso necesitamos aviadores y por eso debemos hacerla nuestra poderosa arma de la paz.

ARGENTINO D. VERAS.

LA FUENTE

Por NICOLAS GOGOL

Brotando de la roca, rodeada de helechos y zarzas, la fuente cristalina cantaba su alegre canción.

— Yo soy agua de vida; acércate, caminante, y humedece tus labios en mi fresca corriente.

Y pasó un anciano y aproximó sus resecos labios al manantial.

— ¡Qué agua más amarga! — murmuró.

Pero la fuente le respondió:

— Es tu boca, que contiene toda la acedumbre y amargura de la vida.

Y siguió cantando su alegre canción.

— Ven a mí, tú que pasas, y daré frescura a tus labios y rocío a tu frente.

Y pasó un niño y tomó en el hueco de la mano un sorbo de agua y dijo:

— ¡Qué fría es!

Pero la fuente le contestó:

— Es que tu boca aún no conoce la nieve de los años.

Y siguió cantando su alegre canción.

— Aproxímate, caminante, y humedece tus ardorosos pies en mis transparentes aguas.

Y pasó un joven y se inclinó a beber.

— ¡Qué dulce es el agua! — murmuró.

Pero la fuente le contestó:

— Es que aún tienes en los labios el sabor de los besos de tu amada.

Y siguió cantando su alegre canción.

— Yo soy agua de vida; el anciano me encuentra amarga, el niño fría, el joven dulce... y yo no tengo sabor...

Moja tus labios en mis aguas cristalinas y dime, ¡oh, tú que escuchas!, a qué te sabe la vida...

El aire ha sido el escenario de una de las más fantásticas tragicomedias de la vida real

Por
LORENZO LAMONT



Irene Schmeder en la escuela de aviación con el piloto instructor Pierre Lallemand.

Cansada de una vida de frivolidades, la esposa de un fabricante de molinos se dedicó a la aviación y fué protagonista de un extraño drama pasional.

Al poco tiempo de remontarnos en vuelo, Irene trató de hundirme el cráneo con un martillo, mientras me apuntaba con un arma de fuego.

EN las operetas, todo lo que parece destinado a terminar en forma trágica tiene un final alegre, y es ésta la diferencia esencial entre la opereta y la ópera. Pero no solamente en la ficción, sino también en la realidad resultan a veces operetas las que pudieron ser tragedias. Veamos si no el caso de Mme. Irene Schmeder, hermosa, joven y rica, una verdadera mujer moderna francesa, cuando recientemente resolvió vengarse del hombre que había defraudado sus esperanzas.

La escena comenzó cuando Irene, encantadora maestra de piano, contrajo enlace con el opulento M. Antoine Schmeder, fabricante de molinos. Sabía que se unía a un hombre ya de edad, preocupado continuamente por sus negocios, pero el lujo de que se vió rodeada y la libertad que le concedió su esposo, le proporcionaron una existencia alegre y más o menos feliz. Pero en 1932, ya cansada de las diversiones habituales, Irene decidió aprender a volar, y para ello se inscribió en la escuela de aviación de Maurane-Saulnier.

Allí, la joven esposa del rico y viejo fabricante, tuvo por profesor al simpático Pierre Lallemand. Ella tenía veintisiete años y él veinticuatro, y pronto nació entre ellos una viva simpatía que no tardó en convertirse en amor.

Un par de años se prolongó esta situación, hasta que un día Mr. Schmeder levantó los ojos de sus libros de negocios y comprendió que todo el mundo se burlaba de él. Reprochó a su esposa la conducta poco decorosa que observaba, pero ella, como única respuesta, huyó de su hogar y se estableció en un departamento de la Avenue Montespan, en París, con el propósito de unirse allí con Pierre. Pero a éste no le agradó el nido de amor tan primorosamente arreglado; era demasiado estrecho para un águila como él y, además, el esposo podía aterrizar allí con suma facilidad cuando menos lo imaginaran.

—Lo que interesa es el amor, no el nido — le manifestó entonces Irene, y juntos adquirieron un aeroplano, al que bautizaron románticamente: "Alas de amor". En él se elevaban al cielo todos los días donde las posibilidades de Schmeder de alcanzarlos eran en cierto modo problemáticas. Pero el desilusionado esposo optó por un procedimiento más sencillo que el de iniciar la caza aérea de su esposa: pidió el divorcio. Como es de suponer, Irene no opuso reparo alguno, y en poco tiempo había reconquistado su libertad.

Sin embargo, un amargo desengaño la esperaba. Cuando corrió a comunicarle a Pierre de que pronto podría casarse con él, el caballero aviador no exteriorizó en modo alguno su alegría, sino que, por el contrario, adoptó una actitud sombría y triste. Obligado a declarar la causa de su poco entusiasmo, explicó que dentro de muy poco iba a contraer enlace con su secretaria.

Llevada por un impulso momentáneo, Irene lo amenazó con atravesarle el corazón de un balazo, pero rápidamente se arrepintió. Pierre por su parte, comenzó a sentir lástima por ella. Las escenas se repetían, y cierto día el aviador la invitó a realizar un pe

queño vuelo hasta Chartres, con la intención de distraerla.

—Yo acepté — dijo más tarde Irene al juez — porque estaba dominada por la desesperación. Sabía que todo había terminado etre nosotros, y estaba dispuesta a suicidarme, sin temor alguno. Ni siquiera pasó por mi mente la idea de que yo no podía morir sola, dejando al hombre que amaba en libertad para unirse a otra mujer.

Irene apareció, pues, en el aeródromo de Ville Coublay, cerca de París, con una radiante sonrisa en los labios y un revólver entre sus ropas.

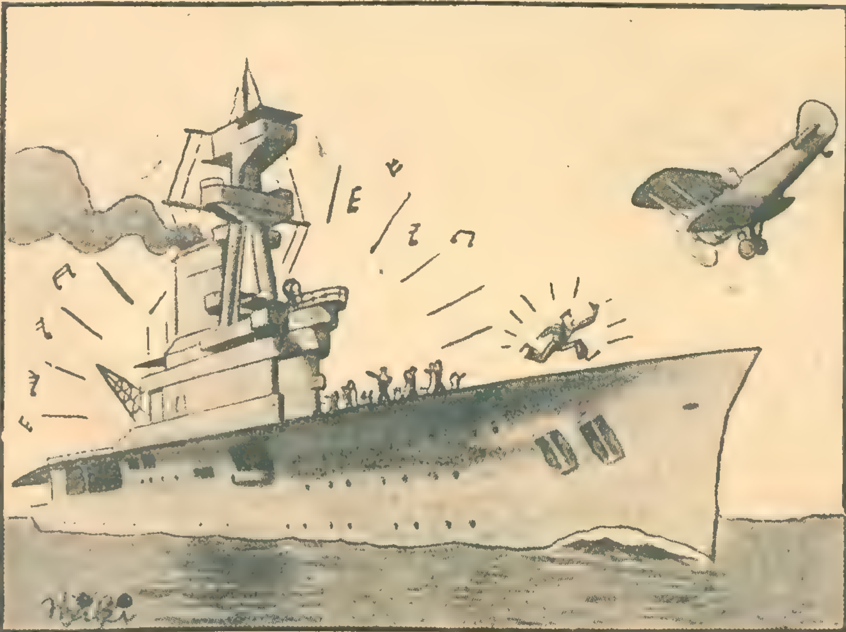
Pierre observó que ella había pedido una provisión de combustible para más de mil kilómetros, pero no quiso turbar su buen humor con preguntas inoportunas. Partieron, pues, Pierre en el comando, mientras Irene iba en el asiento de atrás.

De acuerdo a la versión de la mujer, a una altura de 700 metros ella extrallo hubiera significado seguramente la muerte de Irene, ya que no llevaba paracaídas; renuncié a la idea, prefiriendo hacer un tranquilo descenso. Recibí, sin embargo, antes de lograrlo, otra demostración de cariño: una bala de revólver que apenas me permitió llegar a tierra firme.

Cuando el avión se detuvo, Pierre fué conducido al hospital de Versailles, donde los médicos se extrañaron de la poca gravedad de una herida que pudo haber sido mortal.

Una vez en tierra y habiendo cumplido con lo que ella suponía era su venganza contra Pierre, Irene volvió a su anterior idea de matarse. Para ésto se quiso disparar un tiro en el corazón o en la cabeza, pero el arma rehusó galantemente complacerla. Recurrió entonces al martillo, y aun a riesgo de estropear su ondulación permanente, comenzó a darse golpes en

UN ATERRIZAJE FORZOSO



—¡Eh! ¡Eh! ¿No ve que tenemos un baile sobre cubierta?

jo el revólver, y sin pronunciar palabra colocó el caño contra su sien y apretó el gatillo. Pero no sucedió nada. Probó nuevamente, y nuevamente sin resultado. Después de este fracaso resolvió adoptar otro partido y matarlo a él. ¿Por qué iba a ser ella la primera en desaparecer, dejando el camino libre a su rival? Colocó, pues, el caño de su revólver contra la espalda de su amado, y a la menor presión de su dedo se produjo una descarga. Pero fué un tanto singular el recorrido de la bala si se tiene en cuenta que, esquivando los órganos vitales, permitió al aviador realizar un perfecto aterrizaje en un campo cercano a Voisin-le-Bretonneux.

Según el relato de Pierre, el hecho es aún más extraordinario, ya que antes de disparar el tiro, ella le había propinado con un martillo una serie de golpes fortísimos en la cabeza.

—Al poco tiempo de remontarnos en el aire — declaró Pierre — Irene trató de hundirme el cráneo con un golpe de martillo. Sorprendido y apenado por esta muestra de aprecio, miré hacia atrás otra vez y comprobé que me apuntaba con un arma de fuego. Pensé ejecutar un looping, pero como aquela propia cabeza, pero la gente reunida a su alrededor le impidió continuar con su obra destructora. Desesperada, Irene trepó al avión y se elevó en el aire donde nadie pudiera oponerse a sus propósitos. Se dirigió entonces al canal de la Mancha, donde le quedaba el recurso de ahogarse. Pero cuando llegó allí el agua tenía un aspecto tan frío y poco hospitalario, que cambió de idea nuevamente. Sería mejor estrellarse contra las rocas. Pero ¿qué suponen ustedes que ocurrió? Una niebla repentina la desvió de su ruta y, desprovista de combustible, el avión fué a estrellarse tan suavemente que sólo le causó una ligera contusión. Se asustó mucho, sin embargo, cuando dos policías ingleses la arrestaron bajo acusación de asesinato.

La tradición que siguen las operetas exigía que Pierre perdonara a su ex amada y no presentara demanda alguna, y que el desdichado fabricante de molinos, esposo de la infiel, corriera en defensa de su mujercita. Así sucedió efectivamente, aunque todavía no se ha determinado si Irene Schmeder tendrá que cumplir condena por sus repetidas tentativas de asesinato y de suicidio.

Transacción sentimental

(Continuación de la página 25)

De pronto, la mucama de la pobre pensión entró toda azorada, diciendo:

—Elina, ahí está un señor diputado que pregunta por usted. Dice llamarse Octavio Corrales y quiere pedirle una recti..., reti... Bueno: ratización de un artículo suyo.

Una fugaz vacilación se registró en el semblante de Elina, la cual inmediatamente ordenó:

—Decile que pase.

Arreglóse un poco su sencillo vestido y esperó. Sintió los pasos del personaje en la escalera. Aquel gordo irascible vendría en tren de guerra. Porque debía ser gordo y además prepotente. Todo burgués tiene necesariamente que ser obeso y arbitrario. Adoptó una actitud displicente y escuchó:

—Buenas tardes, Elina.

—Su..., digo..., ¡mi mayordomo!

—Que viene a pedirle una rectificación o una indemnización. ¿Soy yo acaso un pituco? ¿Puedo o no tirarla de las trenzas si se me ocurre?

Elina lo miró con ternura infinita, y ambos se acercaron.

Sin decir palabra se confundieron en un cariñoso abrazo y él dijo, riendo, mientras hacía alardes con el brazo herido:

—Ya ves cómo, a pesar de todo, la derecha aprieta.

Por su parte, Elina le replicó riendo:

—Convendrás tú también que, a pesar de todo, los materialistas hacemos jugar el corazón.

—*Cherchez la femme*, murmuran de mi actuación en el club.

—Pequeña burguesa, me endilgan los camaradas — dijo ella. — Infantilismo, después de todo.

—Extremismo en ambos casos — remarcó Octavio.

Sonrieron, y ya sentados en el viejo sofá, se dieron el primer beso.

—¡Quién puede oponerse a la vida! — reflexionó Elina. — Y mimosa: — ¡Ah, pero eres un malo, eh!

Y así terminó un episodio principal en dos vidas que una noche obscura como los destinos corrían hendiendo las sombras.

EL FOLLETIN DE "MUNDO ARGENTINO".

LA NIETA DEL SOL

Por J. Z. AGÜERO VERA

III

Y entramos en el segundo ciclo de este relato legendario y poemático de la Nieta del Sol.

El escenario, la raza, el drama, son los mismos. Lo único que cambia son los personajes o actores que encarnan los sucesos en la fugacidad de sus horas. Los huirajochas del lago Titicaca se sobreviven a su tragedia, a su amor y a sus crímenes, y como si fuesen los huesos ciclópeos de aquella cultura fantástica, quedan en dispersión los peñascos mordidos por la fuerza y el arte.

Sobre la región del altiplano han caído tantos siglos, que las montañas se presentan agobiadas a su peso. Truncas están las pirámides de donde descendían los glaciares como una tropa de serpientes blancas; casi colmados los alfoces en que dormían el silencio y las sombras abismales.

Los mares interiores han degradado en lagunas — el ojo que mira al cielo — o en salares, que son a modo de cuencas vacías. Como después del rito solemne en que oficiaran de sacerdotes las nubes, han apagado su hachón de fuego los volcanes.

El paisaje es otro y en él se suceden nuevas generaciones de hombres, distintos de las razas ciclópeas que descuajaban las cumbres a hondazos para construir sus habitáculos, sus templos y sus fortalezas.

Turbiones del Norte, turbiones del Sud, turbiones de todos los puntos, se baten y suceden con sus masas, sus culturas y sus dioses, fundiendo lo heterogéneo en una amalgama inferior. Se retorna a las costumbres y a las formas bárbaras, apenas alumbradas por los remotos destellos de lo que fué. Los Huirajochas... menos que un recuerdo y un mito.

A lo titánico se ha substituído lo humano. Pero la ley del progreso y de la evolución va plasmando lenta, continua, dolorosamente una nueva cultura... Paccari-tampu, posada, albergue de la aurora, se denomina este segundo período de la raza andina, y de allí arranca este ciclo que podríamos llamar el preincásico.

Se inicia la acción en el viejo lago Titicaca, donde no restan ni recuerdos del pueblo solar ni de las gentes del bosque que capitaneaba Karijari. Con las rocas dispersas de la enorme catástrofe, se ha levantado un palacio que mira al lago. Lo circundan árboles y jardines y lo señorea un misterio amable, como que en él vive y sueña una mujer, Mama Oello, en el esplendor de su belleza juvenil y voluntariosa.

La rodea una servidumbre adicta. El viejo sacerdote Tata, más que guía para su espíritu, es el jefe de las exploraciones que remueven las ruinas en busca de un cintillo de plata y un brazalete de oro de que hablan viejas tradiciones. Su posesión otorgaría a quien los encontrara, la autoridad de reina y el soberano título de *Nieta del Sol*.

La moradora del palacio de la isla del Sol es un misterio para todos, inclusive para ella misma, que nada recuerda tampoco de su origen.

Ilustró
JEAN A. JOSSE

— Me prometiste descifrar los signos antiguos que marcan la entrada de la nueva caverna, y has fracasado, sacerdote. Esa figura central, con orlas terminadas en cabezas de pájaros, de peces y de hombres, sigue siendo un enigma para ti...

— No; que ése es posiblemente Pachaachachi el símbolo sagrado del viejo pueblo que habitó la isla... Pero todo lo que de él se dice, tal vez no sean sino tradiciones sin fundamento... Dame plazo, sin embargo, hasta mañana, y te prometo consagrarte la Nieta del Sol. En ninguna parte he visto vestigios más sugerentes...

Mama Ocllo, un poco escéptica ante el nuevo fracaso, se dirigió al baño enmarcado por grandes rocas en las aguas del lago. Apenas sobresale la gracia de la cabeza de líneas perfectas entre el enjambre de pétalos que se arremolinan en olas fragantes a cada uno de sus movimientos.

— Mira, Mama Ocllo: hacia la lejanía se perfila como una nubecilla, o más bien, una blanca vela.

— La ilusión y la esperanza que me visitan todos los años. Cuando regresa la embarcación llevándose a su tripulante, tengo siempre la impresión de que todo fué un sueño, nada más. ¡Ah, pero si esta vez encontrara los símbolos, regresaría con él y pondrá fin a mi destierro!

Acompañada de su misterioso visitante y del sacerdote, se dirige a la mañana siguiente a la cueva, cuya entrada ha quedado expedita.

— No fué un pueblo bárbaro; sino un foco de luz tan poderosa, que necesario será reconstruir la vida a su vislumbre. Y en ello estamos y trabajamos todos, incluso tú, Mama Ocllo.

— ¡Valiente trabajo el mío! Como una piedra, o mejor, como un árbol, puesto que vivo y crezco, fuí trasplantada en esta isla, en que son mis guardianes las innumerables olas del lago...

— Tú eres, sin embargo, la primera obrera, la piedra fundamental en esta nueva construcción. La madre serás de la nueva raza. No juzgues aún tu aparente quietud. Muchas veces se trabaja o trabajan en nosotros fuerzas y factores que no comprendemos, sino cuando son evidentes sus efectos. ¿Quién podría seguir, paso a paso, el proceso de la semilla enterrada bajo tierra o el misterio de la flor?...

Detenidos ante la cueva recién abierta, escuchan la extraña armonía que suena en su interior. Ingeniosas ranuras que comunican con lo interior, permiten la música del aire... A la distancia, sobre una plataforma de mármol negro, se vislumbran las anheladas joyas.

— ¡Los símbolos! ¡Al fin los ven mis ojos! ¡La vincha de plata de la luna, el brazalete de oro del Sol!

— No adelantes tus manos a tomarlos, Mama Ocllo. Están rodeados de agujas envenenadas, según descifro en esta placa de piedra. Cógelos de arriba: por un solo punzón que te tocara, te mataría.

Juntamente con los sagrados símbolos, encontráronse en la caverna montones de objetos de oro y plata de uso ornamental y ceremonial.

— ¡Me coloco la vincha de plata!... ¡Al fin soy la Nieta del Sol! Volvamos pronto al palacio. No sé si he crecido, pero circula sangre nueva, de dominio sagrado por mis venas. ¡Hoy sé que soy otra, que algo tengo de divino y que se amplían los caminos del mundo más allá de los horizontes y del tiempo!

— ¡De rodillas, todos! ¡Es la mensajera de la aurora, la que todo lo puede, la madre de la raza, que se alza desde el fondo de lo que fué!... ¡Adoradla, todos! ¡La aurora de los pueblos sólo hace su eclosión gloriosa al través de mil generaciones!

Llenada su misión en la isla, se dispone a partir Mama Ocllo, acompañada del sacerdote y de su visitante, a quien ordena, en nombre de sus nuevos poderes, que le revele quién es él...

— ¡Sí; me rebelo ante la perspectiva del mundo que me ofrecéis!... Deseo mandar como reina, pero que no se me coarte el derecho de sentir y de amar como mujer. Me habéis consagrado al misterio, como una diosa de la sombra y al poder, luminoso y cie-

(Continúa en la página siguiente)

go... ¿Quién eres tú, viajero?
—Tú lo ordenas, y debo contestar. Manco Capac, el hijo del Sol, se me llama por los hombres a cuyo encuentro vamos. Muchas cosas dicen de mí. Y entre ellas, que tengo el don de hacerme obedecer sin mandar y de que me entiendan sin que hable y de que se haga siempre mi voluntad. Créelo o no. Acaudillo muchedumbres de hombres, y el conjunto de las cosas se aviene a mi voluntad.
—¡Moved los remos, barqueros!... Quiero huir de esta orilla en que he tenido la revelación de un alma y la visión de un dios.

A la noticia de los ayares, reyes y semidioses al tiempo mismo, llegan los pueblos de todas las direcciones a su residencia de Tamputoco, el valle serrano que fuera la última residencia de los Huirajochas antes de su dispersión. Los reciben los ayares presentes — Huayna, Uchu y Cachi — y les dan sitio a las orillas del Apurimac, frente a la gran cueva de Paccari, la de las tres ventanas o salidas a lo exterior.

Las collas o esposas de los ayares se afanan en adornar con arcos de ramajes y flores la entrada de la cueva de Paccari a la espera de Manco Capac y Mama Ocllo, que se dirigen a ponerse al frente de su pueblo.

Mama Ipacura, la esposa del ayar Cachi, se manifiesta envidiosa de los honores que se disponen para la forastera y ante el anuncio de su proximidad se declara enferma y se retira. Un chasqui se ha adelantado con la buena nueva.

—Bella es como Chasca, la estrella del amanecer o de las tardes rosadas. Y sus ojos brillan en forma tal, que humillan los párpados que se bajan deslumbrados. En palanquín de oro hace su trayecto. Y no sé si por virtud de ella o la magia de Manco Capac, he visto que por donde pasa florecen los árboles y cantan los pájaros...

—¡Mentira, mentira tuya, chasqui! ¿Acaso te han adelantado para que nos deslumbres con tus mentiras milagreras?

—¿Quién es ésa que tan agriamente protesta?

Es Mama Ipacura que se ha desmayado de rabia o de envidia...

Ante la noticia de la proximidad de los viajeros, celebran consejo los ayares Huayna, Cachi y Uchu y sus respectivas collas o esposas: Mama Huaco, Mama Ipacura y Mama Rana.

¡En un principio fueron las sombras,
Como una noche, sin destello débil de [luz!
Sombra la tierra, nieblas los cielos;
Y como náufragos en aguas negras y [acongojadas por el silencio,
¡Sólo proyectos vagos de formas!

¡Hombres y monstruos, dioses y en- [driagos,
Cual bocetados en pesadillas, se revol- [vían y desplazaban,
A la manera de los fantasmas que van [flotando
En las neblinas, o cual las nubes que [se desgarran
Cuando en las cumbres soplan las rá- [fagas!

Señoreando las extensiones, nimbos de [oro sobre los montes,
Puñales de oro que desgarraban la car- [ne negra de las tinieblas,
Cincel de fuego que desbastaba todas [las formas,
Supremo alarde de poderío de las ex- [celsas divinidades
Brilló en los cielos estremecidos la luz [del Sol!

¡Del huevo de oro nació la luz!
¡Y ante el asombro, con sus efluvios, [penetró un alma
Distinta y bella en cada forma!...
¡Color, es alma! ¡Perfume, es alma! [¡Cantar, es alma!...
¡Y todas juntas, todas las almas, en el [milagro del alma humana!...

Y cuando el mundo lloró el tramonto [del huevo de oro,
Vió que flotaban en los espacios mi- [riadas de astros,
Y que la Luna era a manera del alma [pálida de las tinieblas...
Y al otro día, sobre un picacho,
Ojos de soles, cuerpo de sombra, collar [de luna,
Símbolo exacto del gran milagro,
Vieron los hombres, arrodillados ante [la aurora,
Un ave: el cóndor!...

Tras de los ayllus aparecieron las princesas. Sólo faltaba la aparición de las ayares. Manco Capac, elegido rey, se había retirado a un ángulo de sombras a invocar la protección del Sol. Los otros tres ayares, pesarosos de haberle confiado el poder, urgidos en parte por la vanidad de sus esposas, deliberaban acerca de la forma de volver a ser jefes, siquiera fuese por turno.

—Se me ocurre un recurso. Matar a Manco Capac no sería tarea difícil. Pero con ello traeríamos el desconcierto y la dispersión de las gentes. La única que lo puede hacer sin escándalo, es Mama Ocllo, que tiene el supremo poder... Alguno de nosotros debe conquistar su amor. El amor mata al poder, en todos los casos.

Se sorteó óenótóre los conspiradores quién sería el primero en enamorar a Mama Ocllo, y la suerte favoreció al ayar Huayna.

—Me corresponde, entonces, ser el primero en tentar la conquista de su corazón. ¡Pondré mi empeño en ello!

El cóndor, como un guión que marchara frente a la caravana, apareció de nuevo en el cielo. Ya todos están al aire libre de la montaña, y con conjuros de muerte se han cerrado las entradas de la cueva de Paccari o la aurora. El ayar Huayna da principio al plan de enamorar a Mama Ocllo.

—¡Oyeme, Mama Ocllo! En el valle que dejamos, o mejor, en la penumbra de la cueva, me parecías más mito que mujer. Ahora, en cambio, te siento total, bellamente mujer, y en vez de adorarte, se inclina el alma a amarte como a tal...

—¡Cuidado, ayar Huayna! Estos aires demasiado libres marean.

—No atribuyas a las cosas la embriaguez que causas sólo tú, divina Ocllo. Te he hablado de amor. Y el amor es la pasión y el vínculo humano por excelencia. Toda otra belleza de la tierra se admira. A los dioses se les adora. ¡Sólo a la mujer ama el hombre! ¿Comprendes ahora, sumaj ñusta, mi drama y la tortura de este silencio que hoy rompo porque debía acabar con él antes de que me aplastara con su peso o me trastornara con su locura?

—¿Por qué hablas así, ayar Huayna? La pasión que me confiesas es una deslealtad y un crimen.

—Más desleal sería conmigo mismo y con la vida, si lo callara.

—Y sin embargo, así fuera yo misma y no la ilusión que de mí te has formado, deberías matarme en tu corazón.

—Yo sólo te amo a ti. Y ni la vida, ni mi destino, podrían tomar otro rumbo ya...

—¡Calla, por favor! No me vuelvas a hablar así. Todo me ha concedido la vida, menos la libertad de elegir mi amor. ¡Retírate! Por primera vez se ha sublevado la mujer que hay en mí. Y necesito seguir siendo la sumaj ñusta, la nieta del Sol, menos que una piedra que tuviera alma... Menos que un suspiro que se lleva el viento.

(Continúa en el número próximo)

KING ESCRIBE DESDE HOLLYWOOD

La humildad de SLIM SUMMERVILLE, el actor que los periodistas olvidaron

SLIM Summerville me emocionó dos veces en su vida. La primera fué en la pantalla, cuando lo vi morir en "Sin novedad en el frente". La segunda fué hace dos días, cuando lo vi personalmente en el estudio de la Twentieth Century-Fox. Había mucha gente en torno nuestro, pero todos estaban lejos. Yo hubiese querido que estuvieran más cerca para mirar a alguno y disimular mi torpeza cuando él hablaba. Pero eso era imposible porque casi estábamos solos. Slim Summerville hablando lentamente, con un poco de cobardía. Yo escuchándolo, un poco rojo de vergüenza por no poder justificarme ante lo que él me decía:

La cosa fué así:

Aquella mañana yo había llegado un poco temprano al estudio. Y lo hice silbando con cierta displicencia, con las manos en los bolsillos como quien va de paseo. El eterno grupo de curiosos que ya se había estacionado en la puerta me miró con aire de respeto al ver la facilidad con que me franqueaban la entrada, y en aquel momento pensé que para ellos yo era por lo menos un productor. Tal vez de esa creencia me nació ese aire de "sobrador" con que proseguí mi camino internándome por las calles del estudio.

Si yo no hubiese seguido silbando, nadie habría pronunciado a mi lado dos palabras. Pero yo andaba dale que dale con el silbido, y entonces las dos palabras vinieron:

—Tango, ¿eh?

Se apagó la musiquita y miré al que hablaba.

—¡Tangos are swell! — prosiguió.

Yo sonreí y le dije que sí, que los tangos "son macanudos". Y como en el que así se expresaba reconocí en seguida a Slim Summerville, le pregunté cómo se había dado cuenta de que aquello era un tango.

—Porque a mí me gusta mucho la música española... — respondió.

Si a mí esto me hubiese ocurrido hace diez meses, el fervor patriótico me habría brotado por la boca en frases de indignación. Pero a todo se acostumbra uno en Hollywood, y fué por eso que, en cambio, sonreí con la sonrisa de un hombre feliz. Luego, con una delicadeza sin límites:

—El tango no es español... — le dije. — Es argentino...

—Y ¿cómo lo sabe?

Le expliqué por qué lo sabía y, al comprobar su error, se puso a reír. Y yo también reí, con lo cual quedamos tan amigos y seguimos conversando.

—Conque usted es argentino, ¿eh?

Y echamos a andar. Y como el sol apretaba, nos refugiamos en un set. Allí le expliqué que era periodista y cuáles eran los motivos que me habían llevado a Hollywood.

—Supongo — le dije — que a usted no le deben gustar los periodistas por lo mucho que habrán de molestarlo.

Esperaba que él me dijese que sí, que lo molestaban, pero que a pesar de eso le gustaban. Esto hubiera sido lo correcto y le habría dado oportunidad de devolverme el gesto de caballerosidad. Pero Slim Summerville es tan alto como franco, y simplemente respondió:

—A mí los periodistas no me molestan mucho...

No terminó la frase cuando ya sus ojos miraban al suelo. Había hablado con un poco de indecisión y con más vergüenza que temor.

—Pero... ¿a usted nunca le han hecho un reportaje?

—¡Oh, sí! Dos o tres veces... Y hace ya doce años que estoy en Hollywood.

—No son muchos para tanto tiempo... — dije sin querer.

—Cierto...

Slim Summerville siguió conversando. Se refirió a la situación un poco ridícula en que frente al periodismo se encuentran los artistas que como él son mucho más que "extras" y mucho menos que astros. Y como vió que yo le prestaba atención, su voz se fué animando cada vez más, y entonces dijo todo lo que tenía que decir.

—No es que yo sienta rencor hacia ustedes, pero convengamos en que son muy ingratos con nosotros. A ustedes sólo les preocupa la figura máxima, la gran estrella o el gran astro. Todos los elogios son para ellos, y no reparan en los que estamos un poco más abajo y que también tenemos cosas interesantes que decir.

Nunca sus palabras fueron violentas. Habló humildemente, no con severidad. Y aun en los momentos en que con sus frases reprochaba algo al periodismo, siempre una sonrisa oportuna suavizaba la intención. Estaba un poco amargado, porque:

—Pasan años enteros sin que un periodista se me acerque.

Porque:

—Nosotros tenemos en el cine cierta importancia que el periodismo no reconoce.

Y porque:

—Yo he tenido ocasión de comprobar la ingratitud de los reporteros.

Hablaba exaltándose por momentos, pero conteniéndose en seguida. Con frases largas, humildes, siempre como las de un hombre que quiere explicar una situación sin pretender con ello recompensa alguna. Slim Summerville tenía los hombros un poco vencidos por sus casi sesenta años. La cabeza con cabellos grises y unas orejas enormemente largas. Los ojos muy vivos, el rostro de clown de circo, la nariz muy larga, la boca muy grande. Muy alto y muy flaco para su estatura. Y una voz fina, un poco nasal y cascada.

Mientras seguía exponiendo sus razones, yo me sentía un poco culpable en todo aquello. El debió adivinarlo en mi mirada, pues su facilidad de palabra era cada vez mayor, y aun cuando no se apartaba de ese tono de protesta mansa, yo sentía que aquel hombre tenía razón. Tal vez fué por eso que mientras él hablaba nació en mí la idea de ser uno de los escasos periodistas que se han acordado de él. Pero no quería decírselo por temor a que él creyese ver en ello algo así como la concesión de un favor. De haberle propuesto un reportaje, Slim Summerville pensaría que yo lo hacía por obligación, impulsado por sus propias palabras. Y se habría negado, tal vez por amor propio. Mientras tanto él seguía hablando:

—Yo he trabajado con astros y estrellas. Muchas veces durante los descansos llegaban periodistas y se ponían a conversar con ellos. Yo sabía que los estaban reporteando, pues veía que hacían anotaciones en sus libretas, y luego se retrataban juntos. Pero conmigo nunca hablaban. A mí ningún reportero se me acercaba. Y eso mortifica...



Slim Summerville, el actor que sólo ha sido entrevistado dos o tres veces por los periodistas.

Tenía razón el cómico. Debe ser un poco triste para un artista trabajar doce años en Hollywood y ver que los periodistas llegan al estudio para entrevistar a otros y pasan a su lado sin acordarse de él. Se debe tener la sensación de ser despreciado.

—Una vez trabajando con Shirley Temple...

Y me contó el ridículo que pasó cierta vez en que estando al lado de la pequeña llegó un reportero con un fotógrafo. El reportero se acercó a ambos y pidió a Slim que se retirase, pues quería fotografiarse sólo con Shirley "porque era la única que le interesaba".

—Hace dos meses...

Y me narró otro caso parecido. Y mientras pronunciaba palabras de censura contra lo que él llamaba nuestra ingratitud, su voz reposada y buena llegaba apenas a mis oídos como una queja humilde. Slim Summerville no sentía en verdad rencor contra los periodistas que lo habían olvidado. Consideraba simplemente que no se portaron bien con él y que lo dejaron de lado por acordarse demasiado de las grandes figuras.

Así pasaron los minutos en aquel set en que Slim Summerville y yo conversábamos. Estábamos solos él y yo. Había algunas personas, pero estaban muy lejos, en el otro extremo del set. Yo hubiese querido que alguna se acercase y cortara aquellas frases sencillas y buenas que me habían avergonzado y que seguían lloviendo sobre mis oídos...

—Y cuando el reportero se acercó...

No sé cuánto duró aquello. Ignoro cuánto tiempo el cómico estuvo hablando, ni cómo me las arreglé para mirar a todas partes menos a él. Sólo recuerdo que a poca distancia de nosotros pasó un fotógrafo, que lo llamé, que pregunté al actor si quería retratarse conmigo y que el actor dijo que sí. Después el fotógrafo se fué y yo ni siquiera miré a Slim cuando, dándose cuenta de mi intención, más humildemente que nunca, me dijo:

—No tiene por qué reportearme, amigo... Yo no me voy a enojar aunque no lo haga...

Y se quedó mirándome muy serio, un poco pálido, esperando mi respuesta. Yo estaba demasiado abrumado por la sencillez de todas sus frases y la humildad de sus ojos. Por eso no le dije nada. Me sentía en cierto modo culpable por ser uno de los muchos periodistas que hasta aquel momento habían pasado por su lado sin siquiera mirarlo. Por eso no supe qué decir. En cambio sonreí con una sonrisa que debió ser estúpida, estreché su mano y me fuí. Slim Summerville se quedó en el set, de pie, un poco ridículo en su delgadez y en su estatura. Un poco lastimoso en la expresión pobrísima de su rostro de payaso.

Cuando salí del estudio, aquel silbido y aquel aire de "sobrador" con que entré, habían desaparecido de mí. Salí con paso lento de cansancio, abrumado porque Slim Summerville me había transmitido esa pena suya. Yo debía tener mucha tristeza en el rostro, pues estoy seguro que el grupo de curiosos que me vió alejarme creyó que yo era un "extra" desahuciado por el estudio.

Se recomienda para cuando se desea conservar por algún tiempo los preparados de cocina, no usar, en ningún caso, cebolla, porque favorece la fermentación. Lo contrario sucede con el ajo, la sal y la pimienta.

LAS MEJORES RECETAS

Puding de pollo

Hiérvase ligeramente un pollo; se separa la carne de los huesos, procurando no desperdiciarla; córtesela en pedacitos de forma más o menos cúbica; hágase cocer una taza de arroz en agua con sal y déjese escurrir bien; se unta con manteca una budinera colocando una capa de pollo en el fondo; luego, una de arroz cocido; sobre ésta una capa de pan rallado, mezclado con queso, también rallado, sazonados con sal y pimienta; se siguen colocando capas sucesivas hasta que se hayan agotado los ingredientes, debiendo ser la última de la mezcla de pan y queso rallado. Póngase la budinera al horno hasta que se dore el preparado y déjese enfriar bien.

Pollo en tazuelas

Se cuece el pollo y se corta en pequeñísimos pedazos; se dora en dos cucharadas de manteca, dos de harina y se le añade una taza de caldo del pollo, sazonando con sal y pimienta, haciendo hervir hasta que se haya cocido la harina; se agrega una taza de arvejas finas cocidas, el pollo y una taza de hongos hervidos y bien picados; cuando todo esté mezclado y caliente, se echa en las tazuelas untadas en manteca y se cubre con una capa de pan rallado. Se sirve frío.

Ternera a la gelatina

Medio kilo de carne de ternera; cuatro nueces pisadas; dos huevos duros, sal, pimienta y gelatina; una lechuga.

Píquese finamente la carne de ternera que habrá dado un solo hervor en agua con sal; córtese finamente la lechuga y los huevos y se pisan las nueces limpias; se mezcla todo y sazona con sal y pimienta; se coloca en los moldecitos apropiados y se cubre con gelatina, dejándolos coagular en lugar fresco o, mejor, en la heladera.

Pastelillos de pollo

Con un cuarto kilo de harina, a la que se habrá agregado una cucharadita de polvo de hornear pasado por tamiz; se prepara una masa con media taza de agua salada convenientemente; cuando esté bien unida, se la deja reposar cubierta con un paño hasta que levante un poco; luego se estira con el rollo de amasar untando después la superficie con un poco de manteca y doblándola por ese lado para extenderla nuevamente; esta operación se efectúa varias veces, hasta agotar la manteca. Se extiende últimamente la masa así preparada con el rollo, y se corta en discos regulares.

El relleno de los pastelillos se prepara con la carne de un pollo ligeramente cocido en agua salada y pasada por la máquina de picar, se fríe apenas en dos cucharadas de aceite, en las que se habrán dorado dos dientes enteros de ajo, retirándolos luego y agregándoles un poquito de pimentón picante y sal a sabor. Se deja enfriar y se pone una cucharada en el centro de cada uno de los discos de masa ya preparados; se humedece ligeramente la orilla de la mitad del disco de masa y se vuelve sobre ella la otra mitad, encerrando el relleno; se trabajan los bordes con pequeños pellizcos, colocando los pastelillos en la lata de hornear y cocinándolos en el horno.

Emparedados (Sandwiches)

Se pican bien 100 gramos de jamón, 3 ó 4 filetes de anchoa, 1 huevo duro, mezclando bien; únase todo con una cucharada de manteca o más, si fuese necesario. Cúbrase con esta pasta las tajadas de pan de "sandwiche", tapándolas con otras.

En tajadas finísimas de pan negro prepárense emparedados con una pasta de nueces y almendras limpias y muy bien pisadas, unidas con suficiente manteca.

Merengues rellenos

Bátanse bien claras de huevos hasta que se sientan duras; se va agregando, poco a poco, azúcar finamente molida y pasada por el tamiz, a la vez que una cucharadita de jugo de limón, sin dejar de batir hasta que tomen el punto de torrecita. Echense en un papel blanco grueso, en forma de torrecita y llévese a horno bien caliente. Cuando estén doradas se quitan del horno, dejando enfriar un poco, y se los levanta del papel con el auxilio de la hoja de un cuchillo, cuidando de no romperlos. Rellénense con dulce de leche.

El dulce para el relleno puede prepararse con un litro de leche en el que se disuelve un cuarto kilo de azúcar y un cuarto de cucharadita de bicarbonato; se pone a hervir a fuego fuerte, a fin de que no se cuaje; luego se puede disminuir el fuego, procurando que hierva continuamente, revolviéndolo a menudo. Un momento antes de quitarlo del fuego se añade una cucharada de almendras pisadas o nueces. Se deja enfriar para rellenar los merengues.

Bizcochitos eléctricos

Cinco cucharadas de azúcar, 5 huevos, 5 cucharadas de fécula de papa.

Se baten bien los huevos y se va agregando, poco a poco, el azúcar y luego la fécula de papa. No debe batirse menos de media hora a fin de obtener una pasta bien esponjosa. Agréguese en los últimos momentos un poquito de esencia de vainilla. Se preparan pequeñas cajitas de papel blanco y grueso; se las unta con manteca y se echa en cada una el preparado, introduciéndolas inmediatamente en horno bien caliente a objeto de que no se aplasten. Después de cocidos se cubre la superficie con una fina capa de merengue bien duro y se vuelve al horno hasta que el merengue se dore ligeramente.

"Soufflet" de castañas

¼ de taza de azúcar.
1 taza de castañas hervidas y pisadas.
2 cucharadas de harina.
½ taza de leche y tres claras de huevo.

Hervir las castañas, quitarles las dos cáscaras, pisarlas, cubrirlas con agua hirviendo salada. Cocerlas suavemente durante 15 ó 20 minutos. Para continuar, mézclense a las castañas así cocidas, el azúcar. Disuélvase la harina en la leche, agregándole a las castañas y mezclando continuamente. Se deja hervir todo durante cinco minutos, moviendo continuamente. Envuélvase la pasta en las claras de los tres huevos, bien batidos. Colóquese la pasta en moldecitos al bañomaría y póngase al horno por 30 ó 40 minutos.

Dulce de tomates

Prepárese un almíbar de punto alto; hiérvase en él los tomates después de pelados y desprovistos de la semilla, procurando no romperlos. Sería conveniente elegir tomates carnosos y de tamaño mediano; para doce tomates que reúnan esas condiciones, se preparará el almíbar con medio kilogramo de azúcar.

Ensalada de vitaminas

1 coliflor.
3 zanahorias.
1 escarola.
1 tallo de apio.
Jugo de limón.
3 cucharadas de aceite de olivas y 2 de vinagre de vino.
2 cucharadas de salsa de tomate.
Sal, pimentón dulce, pimienta.

Se preparará una salsa con una cucharadita de sal, media de pimentón dulce, un poco de pimienta, mezclando muy bien; se añade aceite y vinagre alternando y gradualmente, batiendo continuamente; se quitan las hojas de la coliflor, se limpian bien y se cortan en pedacitos muy pequeños para mezclar con la salsa de tomate; añádase una cucharadita de jugo de limón; lávese el apio, séqueselo, cortándolo en pedacitos chicos; córtese la escarola en partes de regular tamaño y mézclesela con la salsa preparada anteriormente; se limpian las zanahorias, raspándolas ligeramente y cortándolas en finísimas rebanaditas; sazónese revolviendo un buen rato.

Lomo al horno

Méchese ¾ kilo de lomo, pisando la panceta hasta hacer una cucharada; una cucharada de cebolla pisada y otra de apio, también pisado, aderezándolo con sal y pimienta, a sabor; colóquese el lomo en la asadera, cúbraselo con dos cucharadas de cebolla finamente picada, sal, pimienta y riégueselo con dos cucharadas de aceite de olivas; llévese a horno y procúrese sacarlo jugoso. Hágansele cortes transversales, sin dividirlos por completo. Sírvaselo con la ensalada de vitaminas.

Salsa para huevos

Especial para huevos duros o fritos.
4 tomates.
3 cucharadas de manteca.
1 cucharada de harina.
Sal, pimienta y una cucharada de vinagre.

Hiérvanse los tomates, que serán bien maduros; quíteseles la membrana exterior y la semilla, sin desperdiciar la pulpa; písesela muy bien. Dórese perfectamente la harina en la manteca agregándole luego sal, pimienta, la cucharada de vinagre y, por fin, el tomate preparado; désele un hervor y déjese enfriar; échesela sobre los huevos. Si éstos estuviesen hervidos, después de pelarlos córteselos en dos partes iguales, longitudinalmente, y colóqueselos con las yemas hacia arriba.

Alcachofas al horno

Lávense y séquense las alcachofas; quítense las hojas de abajo y el pedazo de tronco que sobresalga; enjuágueselas en agua con vinagre. Hágaseles, en la parte superior, dos profundas incisiones que se crucen; rocíeselas procurando que penetre bien, especialmente en las incisiones, con una mezcla de aceite de oliva, sal, pimienta y dos dientes de ajo bien picados; colóqueselas en una vasija honda de hornear, asentando sobre la parte del tronco; échese en el fondo de la vasija media taza de agua y lo que reste de la mezcla del aceite; colóquese al horno, a calor suave, durante una hora más o menos, cuidando que no se sequen.

AJEDREZ

Por ROQUE de REINA



EL prestigio de Steinitz aumentó indudablemente con los resultados que obtuvo en los matches con Dubois, Blackburne, Deacon, Mongredien, Green y Healey; pero en Londres también sabían que no se trataba de grandes maestros internacionales de la fama de Morphy, Anderssen y Paulsen.

Una oportunidad de otro orden vino a darle el Congreso Ajedrecístico de Dublín, que los aficionados irlandeses habían organizado para iniciarlo en noviembre de 1865, y nuestro biografiado no perdió la ocasión de competir en el certamen reservado a los mejores, en el que sólo iba a tener por contrarios al selecto grupo formado por G. A. Macdonnell, Bolt, Cordner y Cronheim, a quienes superó en forma decisiva.

Vuelto a Londres con un laurel más, antes de finalizar diciembre, accede a jugar con un joven inglés que es toda una promesa: nos referimos a Cécil de Vére, que sólo cuenta diez y ocho años a la sazón, y con el cual concierta un match a doce partidas, dándole de ventaja peón y salida. Pero ya sea que estimara en demasía su fuerza o que despreciara el ingenio del adversario, el caso es que el cotejo arrojó un resultado de 7 a 3 y 2 tablas a favor de de Vére, noticia que llenó de júbilo a los ingleses.

A mediados del año siguiente la Asociación Británica llama a sus afiliados a competir en un torneo por una copa, que gana de Vére, y en un certamen handicap, cuyo primer premio de veinte libras esterlinas gana Steinitz.

Por esta época es indudable que el austríaco ha impresionado de tal manera en los círculos británicos, que en el deseo de todos los aficionados alienta la aspiración de encontrarle un rival de sus quilates; Loewenthal no está dispuesto a cruzar sus armas, y lo mismo le pasa a Kolisch, pero del otro lado del mar del Norte está el prusiano Adolfo Anderssen, que dos veces se ha presentado en Londres para ganar dos torneos internacionales.

Partida Nº 84

Jugada en Londres en 1863.

Gambito Kieseritzky

BLANCAS G. Steinitz	NEGRAS Ph. Hirschfeld
1. P 4 R	P 4 R
2. P 4 A R	P × P

Todos los conocedores de esta línea de juego están de acuerdo en sostener que la mejor forma de jugar contra los gambitos es aceptando el P ofrecido; es decir, ganando material o fuerza mientras las blancas ganan en desarrollo.

3. C R 3 A   P 4 C R

En los manuscritos del romano o abruzozo Giulio Cesare Polerio (1590), aparece por primera vez esta defensa del P del gambito.

4. P 4 T R !   P 5 C

Lo mejor. Un error sería 4. ... P3AR metiéndose en la siguiente celada 5. C×P!, P×C?; 6. D5T+, R2R; 7. D×PC+, R1R; 8. D5T+, R2R; 9. D5R+, R2A; 10. A4A+, etc. También es malo 4. ... A2R a causa de 5. P×P, A×P; 6. P4D, P3D; 7. P3CR!, A5C; 8. P×P, A5T+; 9. R2D! y las blancas tienen mejor juego.

5. C 5 R   A 2 C

Lleva la marca de L. Paulsen y junto con 5. ... P3D y 5. ... P4D es una de las réplicas más usadas.

6. P 4 D   ....

También se ha jugado 6. C×PC a lo que debe seguir 6. ... P4D! abriendo los robinetes de la combinación, y si 7. P×P? otra celada D2R+!; 8. R2A!, A5D+ y ganan.

....   C R 3 A

7. A 4 A   O - O
8. C D 3 A !   P 3 D

Esta es una posición típica del Gambito Kieseritzky, donde las blancas se ven forzadas al siguiente sacrificio:

9. C × P A   T × C
10. A × T +   R × A
11. A × P   R 1 C

Se han ensayado, además 11. C4T, 11. ... D1R y 11. ... C3A, sin aliviar las complejidades de la posición.

12. O - O   C 4 T.
13. P 3 C R   ....

Por entonces otras autoridades como Staunton y Loewenthal recomendaban 13. A5C como la mejor jugada.

....   C D 3 A
14. C 2 R   D 2 R
15. D 3 D   A 2 D
16. A 5 C   A 3 A
17. A × A   C × A
18. C 4 A !   D × P

Posición después de la jugada 18 de las negras.

Negras: Hirschfeld



Blancas: Steinitz

¡¿Qué otra jugada pueden hacer las negras?! Si 18. ... T1R seguiría 19. TD1R; a 18. ... C5C se replicaría con 19. D3C+, P4D; 20. P5R y 21. C×P y tampoco sirve 18. ... CR×P a causa de 19. C5D seguido de D×C!

19. C 5 T !!   abandonan.

Porque se pierde una pieza en todas las variantes: 19. ... D×P+; 20. D×D, C×D; 21. C×C+ y C×A y en las demás sucede lo mismo.

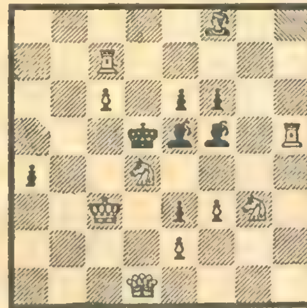
Problema Nº 93

Décimoséptimo Tema.

DE ARNOLDO ELLERMAN

Primer Premio "Mid Week Sports Referee", 1927.

Negras: 7 piezas



Blancas: 10 piezas

Juegan las blancas y dan mate en dos movidas.

Tenemos aquí un ejemplo de "Desclavada Directa" con medias clavadas (T5T — A4 R y A4A). El ejemplo básico se presentó en "Good Companions", en 1932.

Solución al prob. Nº 92

Décimosexto Tema

DE A. ELLERMAN

BLANCAS: R2CD, T1R, A2R, P5CR, P6AR, A6D, P6AD, T7AD, C7CD = 9 piezas.

NEGRAS: R1R, C1TR, P6TR, D7CR = 4 piezas.

Juegan las blancas y dan mate en dos movidas.

CLAVE: 1. P6C y mate a la siguiente.

Si 1. ... D×PC; 2. A5T! mate.

Clava la dama y evita D5R.
Si 1. ... D×PA; 2. A5C! mate.
Clavando la dama.

Décimosexto tema: "Desclave Directo Ellerman" con **clavada por sí mismo** (self-pinning).

Soluciones acertadas

Recibimos claves acertadas del problema número 90 de A. Ellerman, de los siguientes aficionados:

Oscar R. Lapalma (Villa María, Cba.), Luis Corrado (S. Pedro de Jujuy), Santiago Vegetti (Ensenada, B. A.), María V. Mantero (C. Fed.), Domingo Giménez (San Justo, S. Fe), Mauricio Alzueta (Al. Ledesma, F. C. C. A.), Rosa Laura Galarza (Catamarca), Emilio M. Colombini (Florida, Buenos Aires), Susana B. F. de Paradelo y Enrique I. Paradelo (French, Buenos Aires), Echéophile (Montevideo), Juan A. Cortés (Huanguelén, F. C. S.), Francisco N. Lallana (Ctel. de Z. P., Paraná, E. R.).

Al final número 90 de Plonnings: María V. Mantero.

Al problema número 89: Santiago Vegetti (Ensenada, B. A.), Jorge D. Celani Barry (Goya, Ctes.), Matías C. Labayén (Huinca Renancó, F. C. P.), M. Alzueta (A. Ledesma, F. C. C. A.), Najle Galo (Jujuy), Justo Arnaiz (Munro, F. C. C. C.).

Solución al final Nº 92

DE GUILLERMO STEINITZ

BLANCAS: R7R, P6CR, P6TR, A4TR = 4 piezas.

NEGRAS: R1CR, T8TR = 2 piezas.

Juegan las blancas y ganan.

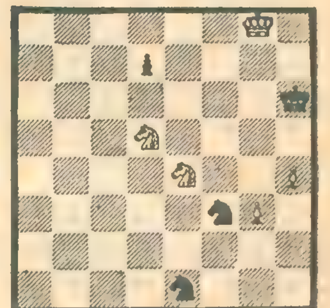
Este debe ser el único final compuesto por el famoso ex campeón mundial. Es una miniatura picante y concisa que firmaría cualquier compositor notable.

1. P 7 T +   R 2 C
2. P8T=D+   R × D
3. R 7 A   T 8 A +
4. A 6 A +   T × A +
5. R × T   y ganan.

Final Nº 93

DE ARPAD HAVASI

Negras: 4 piezas



Blancas: 5 piezas

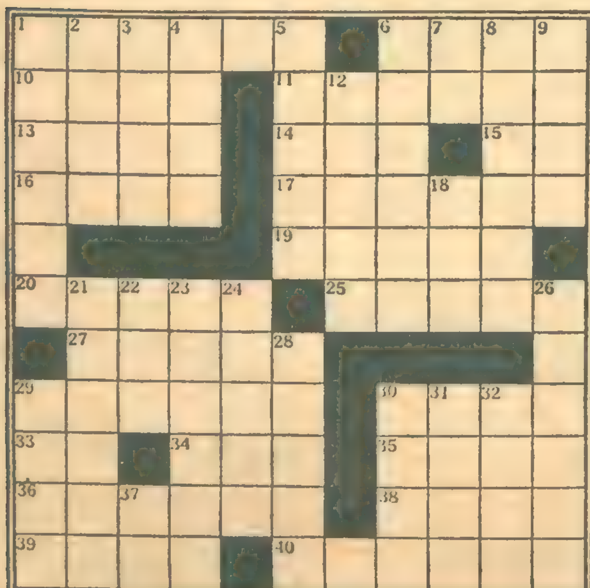
Juegan las blancas y ganan.

Buzón ajedrecístico

D. Giménez (S. Justo, S. F.). — Cuando comenzamos la serie de problemas de Ellerman que estamos publicando — todos con temas distintos — anticipamos que serían treinta y tantos. Por ser argentino y maestro de maestros; el autor de esta sección no es dicho problemista. Haremos un nuevo ensayo con los de tres jugadas. Mándelo. Lo que me extraña es que siendo usted compositor de problemas no se interese por los treinta y dos temas distintos de Ellerman que nunca han sido publicados en la Argentina.

Palabras Cruzadas

PROBLEMA Nº 95



HORIZONTALES

1 — Natural de una nación europea.
6 — Rey de Israel, que casó con Jozabel.
10 — Rezas.
11 — Nombre de varios reyes de Dinamarca, Inglaterra y Noruega.
13 — Río de Noruega, tributario del océano Glacial Artico.
14 — Nombre de una cifra aritmética.
15 — Interjección de dolor.
16 — Alero.
17 — Base, apoyo o pie.
19 — Dícese de los cuerpos geométricos que no tienen ángulos.
20 — Arbol de madera muy fuerte y obscura, casi negra.
25 — Planta medicinal de olor fuerte y nauseabundo.
27 — Imagen de la Iglesia rusa.
28 — Muestras algo poco a poco, dejas verlo.
30 — Cerca de, aproximadamente.
33 — El sol en la mitología egipcia.
34 — Oficial del ejército turco.
35 — Tiempo transcurrido desde el comienzo de una cosa, un nacimiento.
36 — Trabajar con otro para que éste logre algo.
38 — El cuchillo que no tiene mango y al que le falta la hoja.
39 — Novena.
40 — Ajustarse, sujetarse a una cosa.

VERTICALES

1 — Bebida o brebaje en que entran muchos ingredientes.
2 — Hablado, de viva voz.
3 — Producto que se saca de algunos animales y se usa para abrigo.
4 — Cocinar la carne de cierta manera.
5 — Utiliza una cosa, se apodera de algo con un fin especial.
6 — Polos positivos de una batería eléctrica.
7 — Nombre de una consonante.
8 — Hornillo usado en química para mantener por mucho tiempo un fuego suave y uniforme.
9 — Corcho que se pone en la red de pesca para que no se hunda.
12 — Inunda, ahoga, llena de agua una cosa.
18 — Cifra que ponen los médicos en sus recetas y que significa partes iguales.
21 — Natural de cierto grupo de islas que forman el núcleo central del archipiélago filipino.
22 — Arbol leguminoso de Venezuela.
23 — Viajera, errante, sin domicilio fijo.
24 — Río de Rusia tributario del mar Blanco.
26 — Transformar un cuerpo por la acción del oxígeno.
28 — Se atreverá.
29 — Laboran la tierra.
30 — Coma a la noche.
31 — El primer hombre según la Biblia.
32 — (Marqués de) Famoso noble, dedicado al libertinaje.
37 — Artículo indeterminante singular.



Solución al prob. Nº 94

Los jalones de la aviación argentina

Continuación de la página 47)

AMSTERDAM - TOKIO

Por el mayor Pedro L. Zanni con el mecánico Felipe Beltrame.

Financiado por la comisión que presidiera el barón Antonio De Marchi, el proyectado vuelo alrededor del mundo por el mayor Zanni, y adquiridos todos los materiales indispensables, éste se dirigió a Europa, tomando como punto de partida a Amsterdam, donde le había sido entregado un biplano Fokker C. 4 con motor Napier Lion de 450 caballos. Lo acompañaba el mecánico Felipe Beltrame. El día 26 de julio de 1924 tenía lugar la partida, y tras una verdadera carrera a través del continente europeo y asiático, en que superó todos los récords del mundo sobre igual recorrido, llegaba a Hanoi el 18 de agosto, empleando en recorrer los 12.485 kilómetros que separaban ambos puntos, en 22 etapas, 90 horas y 5 minutos de vuelo efectivo. Un sensible accidente hizo que el Fokker quedara totalmente destrozado, escapando sus tripulantes milagrosamente ilesos.

Un mes exactamente debió demorarse la reanudación del raid, ya que no se disponía sino de un hidroavión que fué necesario trasladar desde el Japón. El 18 de septiembre, como decimos, se reanudó el vuelo, volviendo a interrumpirse en Kasumigara el 11 de octubre, a causa de otro grave accidente en que estuvieron a punto de perecer ahogados. En este otro tramo, constituído por 8 etapas, se emplearon 34 horas 25 minutos para recorrer 4.750 kilómetros.

El recorrido total fué, pues, de 17.165 kilómetros, y el tiempo total de vuelo efectivo de 121 horas 50 minutos.

NUEVA YORK - BUENOS AIRES.

Por los señores Eduardo A. Olivero y Bernardo Duggan, con el mecánico Ernesto Campanelli.

Costeado íntegramente por el señor Duggan, el vuelo fué iniciado en Nueva York el 24 de mayo de 1926, utilizando a tal efecto un hidroavión Savoia S. 59 con motor Lorraine Dietrich de 450 caballos. Tras un sinnúmero de riesgosas peripecias, que dieron al viaje el carácter de una verdadera aventura que mantuvo constantemente en angustiosa expectativa a todo el mundo, llegaron a destino el 13 de agosto, habiendo realizado 37 etapas. El recorrido total alcanzó a 14.570 kilómetros, y el tiempo de vuelo efectivo fué de 109 horas 54 minutos.

Es éste el vuelo más importante realizado hasta la fecha por argentinos utilizando un hidroavión y el primero que unió a Nueva York con nuestra metrópoli.

El lugar vacío

(Continuación de la página 28)

aquello? ¡Magnífico como espectáculo de duelo! Marcos tenía buenos amigos. Estaba vinculado a la banca y al comercio. Es lógico que a su entierro se volcara una muchedumbre de señores que supieron fingir muy bien un dolor.

Laura se mordió los labios para acallar un gemido.

Hubo discursos, sentidos pésames para los deudos. Todos lamentaban su misteriosa muerte...

—¡Pobre Marcos!

—Pobre, sí — aprobó Carlos con tono seco. Y luego, reponiéndose: — Entre la concurrencia hubo quienes afirmaron que la policía continuaba investigando.

—¡Más investigaciones! — exclamó ella, dolorida. — ¡No quiero que esa gente me moleste más! ¡No quiero!

—No te exaltes. Ya nos han torturado bastante. La íntima amistad que nos ligaba a Marcos, la asidua concurrencia a esta casa, sirvieron como pretexto para cimentar la sospecha. La gente urdió un drama pasional...

—La gente habla siempre.

—Sin fundamento, ¿no es cierto? A su antojo me señalaron como culpable, armaron mi mano... — rió con risa forzada. — Divertido, ¿no? Piensa, por un momento, ¿qué pasaría si todo cuanto se dijo fuera cierto? ¿Qué entre tú y él...?

—¡No quiero que hables así! — exigió ella enérgicamente.

—Se trata solamente de reconstruir la escena que idearon la policía, los amigos y los periódicos. Que yo, sospechando, o seguro de la verdad, fuí a buscarlo a su departamento. Estaba solo, discutimos; yo, acusándolo de deslealtad, y él, defendiéndose.

—¿Y después? — preguntó ella, anhelante.

—Leo en su cara el temor del traidor. Retrocede, busca huir. Pero yo, con mi revólver, lo detengo, así, como ahora lo hago.

—¡Guarda esa arma! — gritó Laura.

—"¡Defiéndete"!, le intimo, poniéndole el arma en el pecho. El, calla, me mira con ojos sorprendidos. Y yo, rabioso, ciego, aprieto el gatillo...

—¡Oh! — exclamó ella, cubriéndose la cara con las manos. — ¡Asesino!

—Asesino, sí, pero por defender mi amor, por quererte tanto. Luego... huyo sin ser visto por las escaleras de la casa y emprendo el camino hacia aquí para vengar en tu traición la traición del amigo. ¡Así!

—¡No! — exclamó ella, intentando huir. Pero él, tomándola con violencia, prosiguió:

—¡Así! y hacer fuego sobre tu cabeza querida.

—¡Carlos! ¡Por Dios!

Carlos, ante el grito de Laura, reaccionó. Se apoyó en la pared, exhausto por la tensión nerviosa, con el semblante descompuesto y el arma apenas sostenida por su fláccida mano, mientras ella, aterrada, lo miraba sin saber si huir o echarse a sus pies.

—Todo pudo ser verdad... — dijo al fin con voz calmosa. — Hemos sido hábiles actores de un drama supuesto. Tú, en tu papel de perjura, estuviste muy bien. Yo, en el de asesino, superé a todos los buenos actores — rió ahora con risa fresca y jovial. ¿Hasta dónde llegan las versiones de la gente? Solamente los malintencionados pudieron acusarnos. Mi revólver apareció intacto. No le faltaba una bala. En consecuencia, no podía ser mío el que hallaron junto al cadáver. Es decir, no se pudo probar. Porque para no comprometerme, bien pude adquirir otro...

—¡Carlos!...

—Serénate, querida — díjole con ternura. — ¿Está lista la cena?

—Con la mesa puesta te esperaba.

Cuando los dos fueron a sentarse, él señaló un sitio vacío, agregando con tono intencionado:

—Allí se sentaba siempre.

—Trataremos de olvidar, ¿quieres? —preguntó ella con acento sumiso.

—Convenido. Pero aún está nerviosa...

—¡Es que fué una escena tan cruel la que acabas de hacer!...

—Por esa escena, entonces, echemos un velo al pasado. Y... sirve la sopa, que está humeando en la fuente, querida. Por esa escena que definiremos como la última entre los tres — él de presencia imaginaria, — desde hoy comeremos siempre solos...

Ella, de pie, comenzó a servir. El cruzó su servilleta al pecho; pero ambos, desde sus respectivas posiciones, en vano trataban de substraerse a un imperativo acusador que les obligaba a dirigir, temblorosos, sus miradas justamente al tercer lugar ahora sin nadie.

¡Están en atraso...!

(Continuación de la página 23)

ño de la casa —si con todos los medios que disponen las reparticiones oficiales, se hubiesen hecho oir en la campaña dos meses atrás, los beneficios que se podrían haber obtenido. No solamente los colonos, sino todo el país.

—Es así, amigo; después de tantos años malos, en que más de una vez nos han echado a la calle con toda la familia, sin ninguna contemplación, era hora que, si las cosas se presentaban bien, se nos hubiera informado oportunamente.

—Sí; usted recuerda que a cada rato se dice, sobre todo oficialmente, que los agricultores, "en los años malos se llenan de deudas y que en los buenos debían de ahorrar para cuando se repitan los malos".

—Eso no deja de tener su fundamento, y casualmente en la agricultura se puede "aprovechar" porque si usted está dispuesto, por ejemplo, a sembrar al cabo del año cien hectáreas con distintos cereales, y se le advierte con fundamento que uno cualquiera, por esto o el otro, puede resultarle más, uno da preferencia al que tiene mejores perspectivas.

—Pero dígame un poco: ¿qué pálpito tuvo usted para sembrar este año semejante cantidad de trigo?

—Pálpito ninguno.

—¡Sí será suertudo! ¡Acertó de casualidad! ¡Y mire qué trigo hermoso tiene!

—No, vecino; no ha sido pálpito ni acerté de casualidad.

—¿Y entonces?

—Y, justamente, eso que estábamos diciendo, que debían de hacer las reparticiones oficiales de agricultura lo hizo MUNDO ARGENTINO.

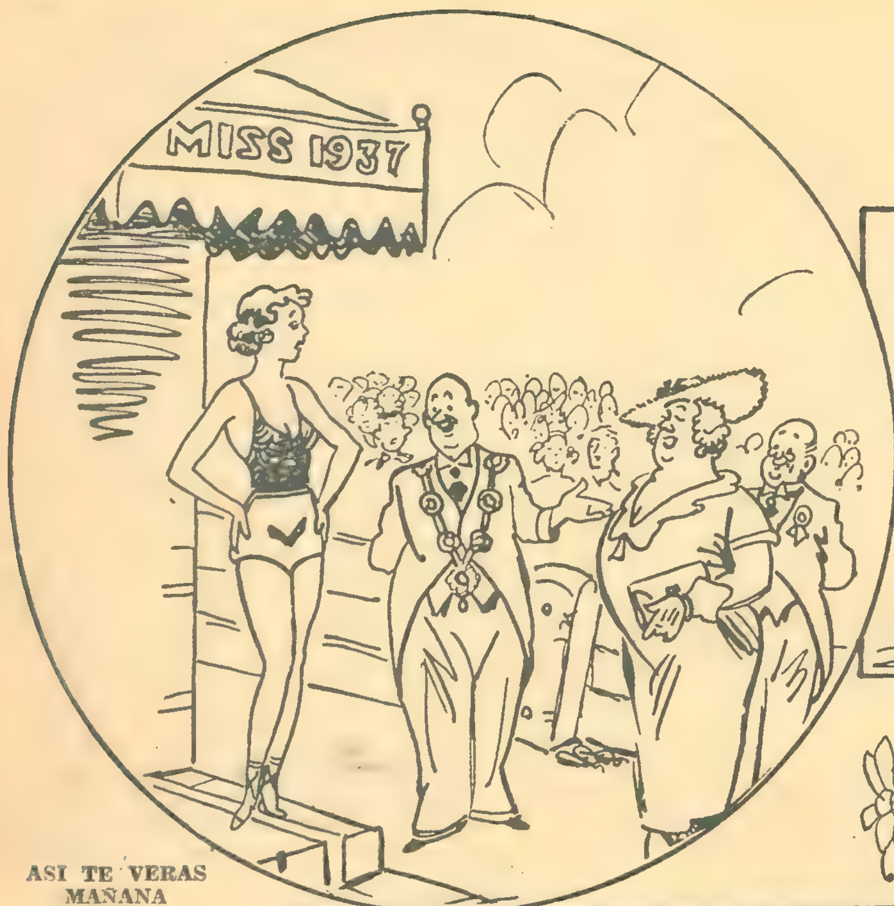
—¡Cómo! ¿Cuándo?

—¡Hombre!... En junio, cuando era tiempo de sembrar, ya esa revista, por boca de un colono, dijo: siembre todo el trigo que pueda: lo necesita usted y el país se lo agradecerá. Yo leí eso y como vi que lo decía con fundamento sembré más trigo.

—¡No haberlo sabido yo también!

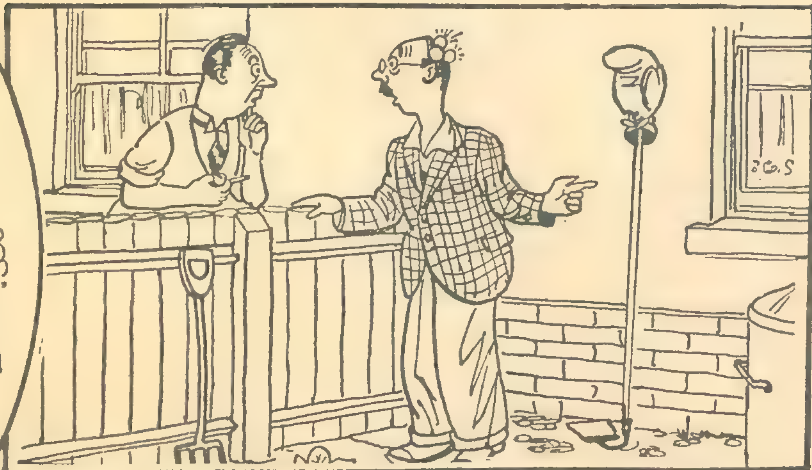
—Realmente; lo que ha hecho la Dirección de Agricultura, Ganadería e Industrias de la provincia de Buenos Aires está fuera de lugar. Tendría que haberlo hecho dos meses antes.

LA SONRISA



ASI TE VERAS MAÑANA

—Miss 1937, tengo el gusto de presentarle a Miss 1920.



HOMBRE DISTRAIDO

—¿Por qué le ha puesto un guante de boxeo a su azada?
—Porque estaba cansado de recibir golpes al pisarla sin darme cuenta.



FALSA ALARMA

—¡Gracias a Dios, no hay un ladrón, como mi esposa creía!...

El cuento humorístico

MI POBRE

UNA tarde, hallándonos reunidos en el patio mamá, *la Nena* y yo, oímos de pronto unos gritos angustiosos que partían de la casa de al lado. Naturalmente, tales gritos nos alarmaron, pues sólo podían ser proferidos por personas poseídas por el terror. Como no conocíamos a nuestros vecinos, pues hasta hacía pocos días la casa había estado deshabitada, nuestra imaginación, volandera como todas, dió en concebir mil y una tragedias. Mientras mi madre suponía que el jefe de la familia, borracho y cínico, agredía brutalmente a su mujer o a alguno de sus hijos, mi hermana opinaba que era la madre quien acometía a los demás furiosamente. Yo, por mi parte, deduje que no debía ocurrir otra cosa que alguien se hubiera enfermado de pronto o le hubiera ocurrido un accidente. Pero como con las suposiciones no adelantábamos nada y los gritos desaforados continuaban, no pudimos menos que arrimar nuestras sillas al muro divisorio y, encaramados en ellas, observar qué era lo que ocurría, por si podíamos serles útiles en algo.

En cuanto nos asomamos, nos fué dado contemplar un triste espectáculo. Un hombre, sentado en un sillón de mimbre, con la cabeza caída sobre uno de los brazos y los ojos cerrados, jadeaba desesperadamente mientras dos muchachas afligidas le hacían aire con unas revistas, y una señora, no menos afligida, corría de un lado a otro revolviendo desesperadamente el contenido de una copa, que a poco acercó a los labios del paciente. Mientras tanto, las chicas imploraban:

—¡Por Dios, papito, no te mueras! ¡No nos dejes solas, papito querido!

Estas imploraciones nos conmovieron profundamente. Y nos miramos los tres sin atrevernos a ofrecer nuestros servicios.

Bebido que hubo el hombre la pócima que le alcanzaba su mujer, fué cesando en sus jadeos y acabó por quedarse como aletargado. Entonces la madre y las hijas se apartaron silenciosamente, para dejarle descansar. En ese momento fué cuando nos vieron contemplándoles. Como hubiera resultado grosero retirarnos sin ninguna explicación, me alcé cuanto pude sobre el tapial, y dije:

—Señora, usted nos perdonará esta libertad de habernos asomado, pero oímos unos gritos que nos alarmaron tanto, que quisimos ofrecerle nuestra ayuda, por si la necesitaban.

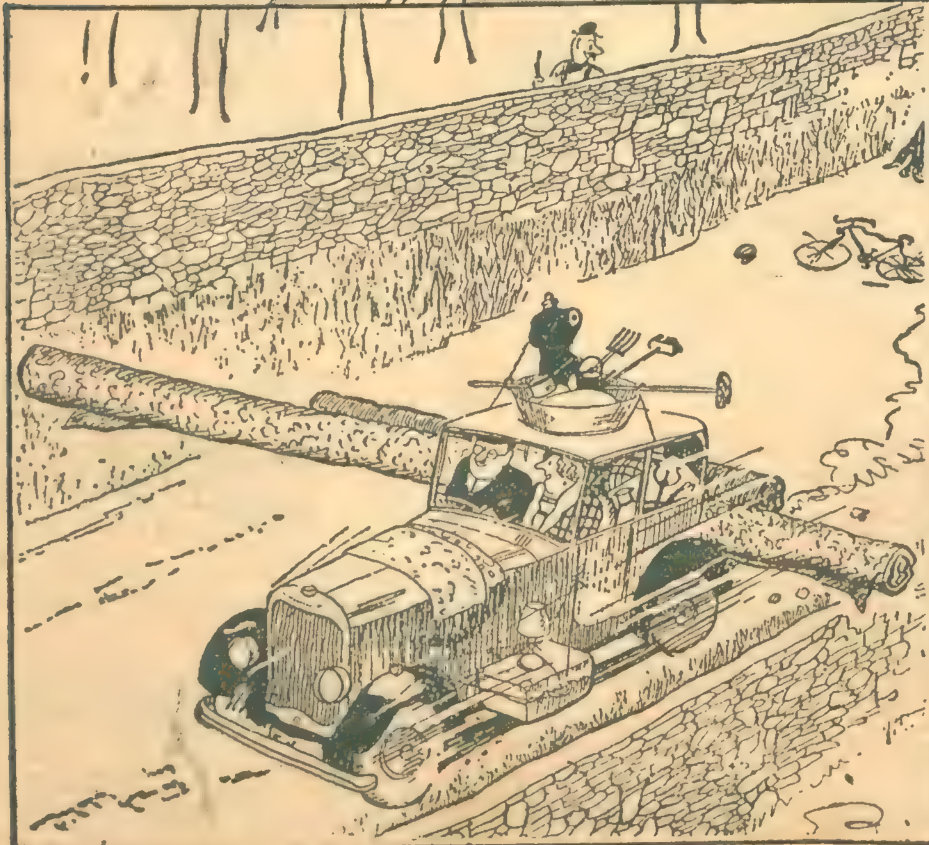
—Muchas gracias — respondió la señora acercándose a la medianera con sus hijas. — Por fortuna podemos valernos solas. Esto de hoy es lo de siempre... ¡Y si no fuera más que esto!...

—El señor, su esposo, está muy enfermo por lo que parece, ¿verdad? — inquirió mi madre.

—Enfermo de suma gravedad, señora. Como que no nos sorprendería que no volviera de este sueño que ahora le ha entrado.

—¡Y no se figura usted cuántos sustos nos da al cabo del día! — dijo la mayor de lás hijas, una muchacha de unos veinte años, encantadora como jamás vi otra igual.

—¿Al cabo del día, dices? — le reconvino la madre. — ¿Y de la noche? Por la noche, señora, está fatal. ¡Se ahoga! Como padece del sistema circu-



CONSERVAR LA IZQUIERDA

—¿Viste cómo rodó ese tipo de la bicicleta?
—¡La culpa la tiene él! Nosotros conservamos la izquierda.



VIDA SOCIAL

—Tenía muchos deseos de conocerla.
—¿Por qué, señorita?
—¡Porque he oído hablar tan poco de usted!...

DEL MUNDO

GENTE METODICA

—¿Se puede saber qué diablos están haciendo ustedes?

—Como mi esposa y yo nos levantamos tarde esta mañana, no tuvimos tiempo de hacer nuestros ejercicios...





Ocurrencias de Lulú Por MARGE

VECINO

POR JOSE M. BRAÑA

latorio, le cuesta un triunfo respirar. ¡Y qué gemidos de desesperación los suyos! ¡Cómo quiere a veces desgarrarse el pecho! Yo lo vigilo mucho, señora, porque me sospecho que el mejor día hace una barrabasada. Porque no es sólo que se ahoga, sino que, además, padece de fuertes dolores en la nuca, y en los intestinos, y en el estómago, amén de que no puede dar un solo paso por sus propios medios, de escasas que son sus fuerzas. Es un horror lo que sufre el pobre..., y lo que nos hace sufrir; pero él no tiene la culpa, sino la Fatalidad...

Mientras hablaba la señora yo contemplaba al marido. Dormido sobre el brazo del sillón, pálido y desencajado, daba la impresión de un cadáver. Y me dió miedo. Entonces desvié la vista y fuí a clavarla, sin querer, en el rostro de la mayor de las muchachas. ¡Qué preciosa! ¡Daba ganas de dejarse caer al otro lado del tapial! Reparó ella en mi contemplación y entornó los ojos, roja como un clavel Esto me encantó, porque era evidente que me había interpretado.

Reiteramos nuestros servicios y nos retiramos del tapial. Desde entonces, todas las mañanas y todas las tardes, con el pretexto de pedirle noticias de su papá, me dirigía a la linda chica asomándome por sobre la pared. Y todos los días eran desesperantes las respuestas:

—Papá, ¡pobrecito!, sigue cada vez peor. Esta mañana tuvimos que sujetarlo entre mamá y yo para que no se clavara un cuchillo en el pecho. No hace más que quejarse de sus terribles dolores y amenazarnos con darse muerte.

—Desde luego, pasarán ustedes horas muy negras.

—No se lo figura. En nuestra casa no se ríe. ¿Quién le arranca una sonrisa a papá con lo que sufre? ¿Y cómo reír los demás sin ofenderle?

—¡Ah, es muy natural!

Y siguieron pasando los días sin que cambiara la situación. Una mañana, al asomarme sobre la tapia para requerirle a mi vecinita noticias sobre su papá, vi a éste que haciendo esfuerzos sobrehumanos ayudado por ella, se levantaba del sillón y con ambas manos sobre el vientre y el rostro contraído por los dolores, se dirigía a la sala, en donde su hija lo dejó para venir a mi encuentro, al parecer gozosa de conversar conmigo.

—Sigue mal, ¿verdad?

—Ya lo ve usted. Cada vez peor. Y menos mal que en medio de sus achaques puede sostener la casa, que si no...

—¡Cómo!... ¡Pero él...! Yo creí que vivían ustedes de rentas.

—¿De rentas, nosotros? ¡Por Dios! Vivimos gracias al trabajo de papá. En este momento va a hacer el de hoy.

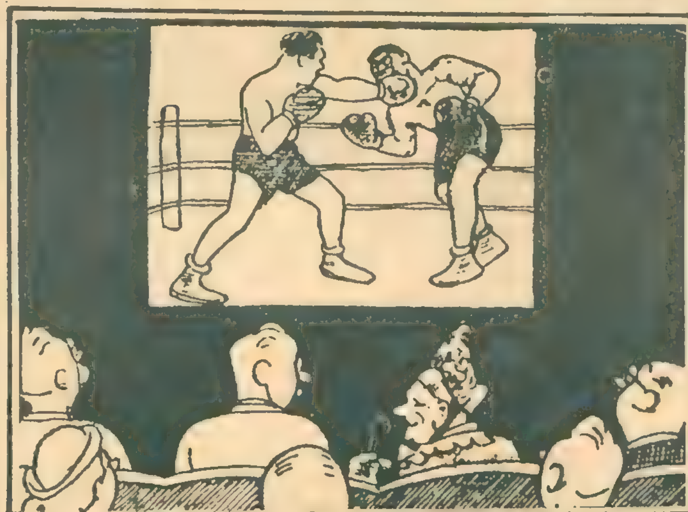
—¿Y qué trabajo hace? — inquirí, extrañado e incrédulo.

—Figúrese usted. Escribe.

Al oír tal cosa, insospechada, tuve una salida cruel, de la que me arrepentí en seguida.

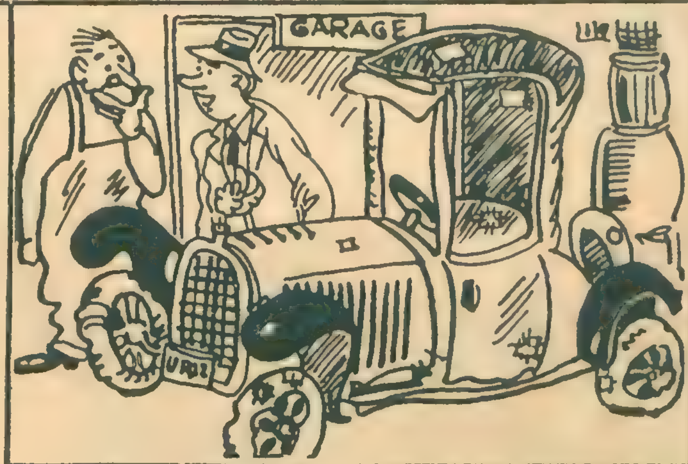
—¿Escribe? ¿Y qué escribe? ¿Epitafios? ¿Elegías? ¿Oraciones fúnebres?...

—¡Oh, no, señor! — me repuso ella ingenuamente, para hacer más cruel mi salida: — Escribe la página cómica de "La Equis Mayúscula".



LA ABUELITA QUE NO SABE NADA

—Disculpe, señor: ¿podría decirme por qué motivo están peleando?



COCHE EN REPARACIONES

—¿Usted cree que puede hacer algo con este coche?

—Sí; sacarle la chapa y ponérsela a otro.

¡YO TAMBIEN QUIERO VOLAR!

Por Davies



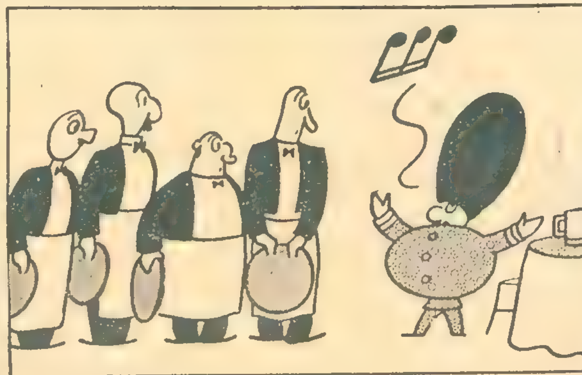
POMIDORO EL CENTINELA

Por O. SOGLOW

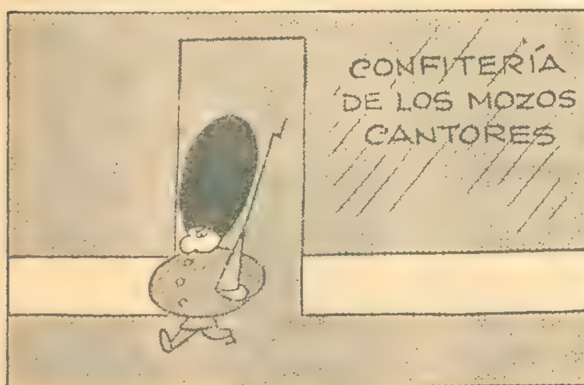


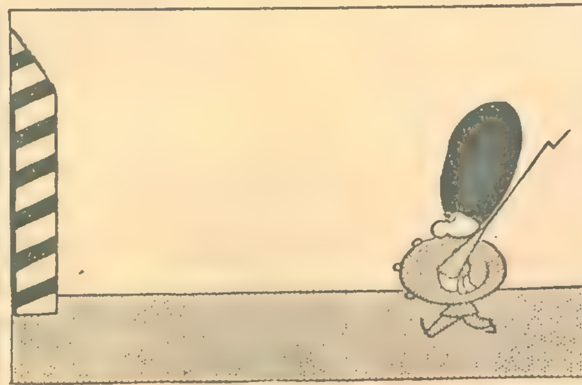








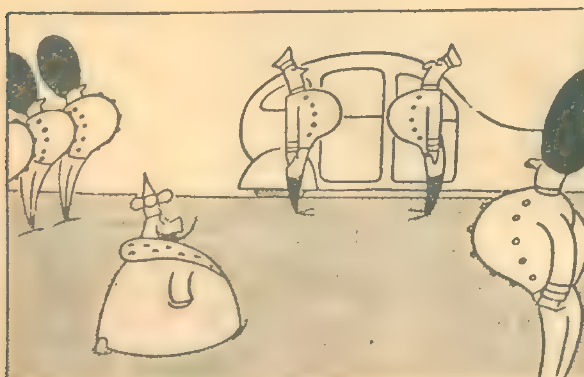


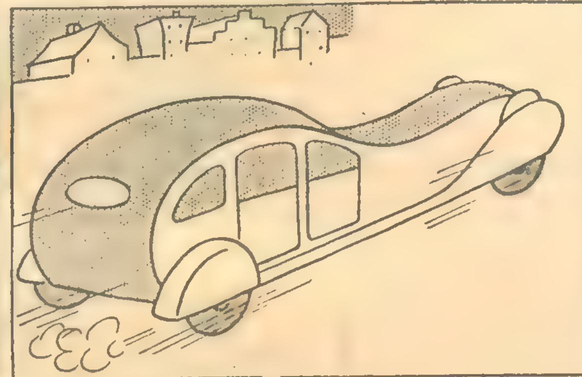


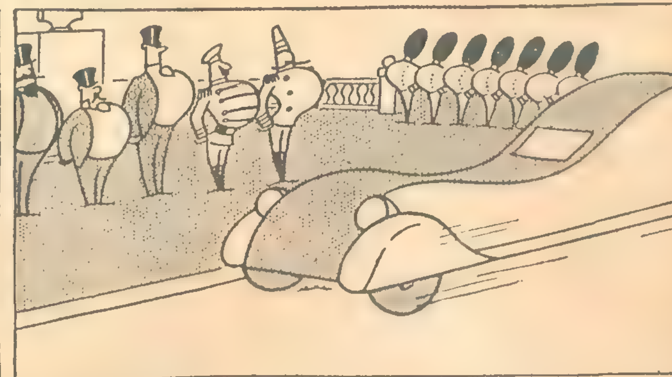


AVENTURAS DEL REY PETISO

Por SOGLOW





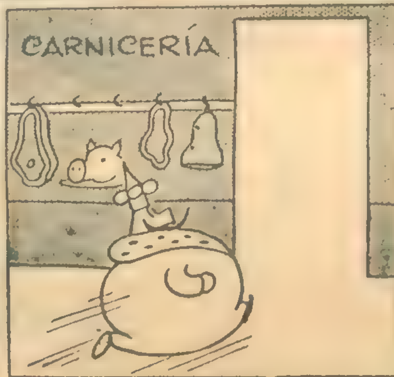


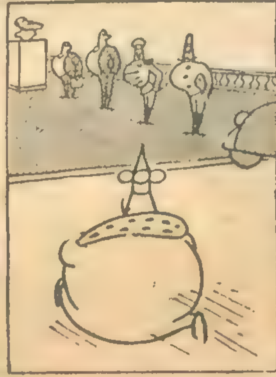


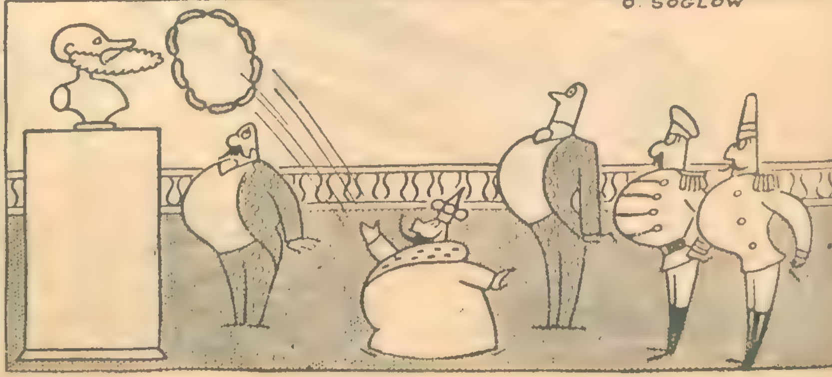












EL HOMENAJE SABROSO

La Base de PARANA



Una escuadrilla de observación realizando ejercicios sobre los alrededores de la base.



Vista aérea de la base Brigadier General Justo José de Urquiza, en Paraná, asiento del Regimiento núm. 2 de Aviación.



El comandante de la base de Paraná, mayor Arturo V. Vilas.

JUNTO A LA CORDILLERA, EN LA BASE



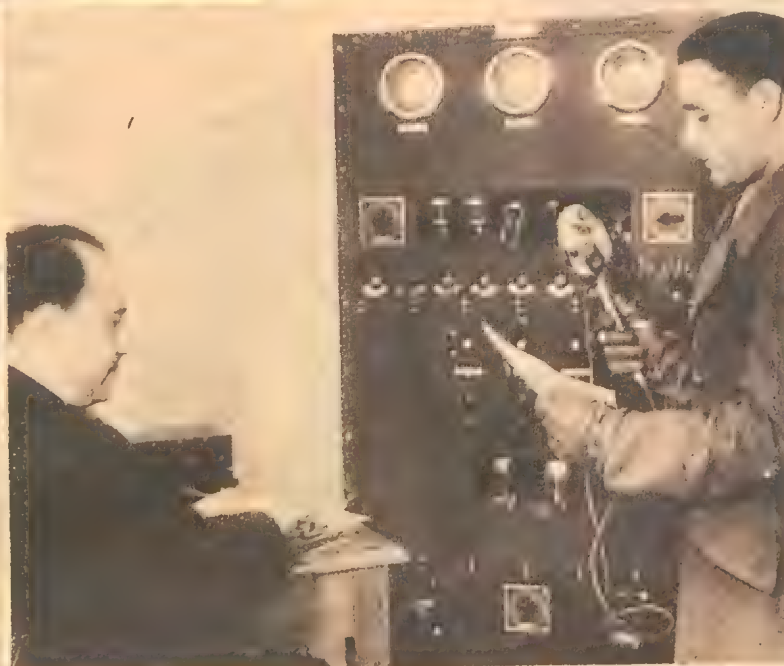
Mecánicos de la base de El Plumerillo. Mendoza, verificando el montaje del estabilizador en una máquina de caza.



El comandante de la base, teniente coronel Victoriano Martínez de Alegría, y su ayudante, teniente Lizardo Alemán.



Montando una cámara fotográfica en uno de los aviones de reconocimiento.



La estación de radio desde donde se imparten instrucciones a los pilotos en vuelo,



Cóndores y águilas que se conservan en la base a manera de mascotas.



Antes de iniciarse las actividades del día, los motores de los aviones son cuidadosamente revisados por los mecánicos.

FOTOS CAMERA TALKS

AEREA DE MENDOZA



Una clase de puesta en marcha de un motor, por lanzamiento de la hélice a mano.



Raid en perspectiva. Las últimas instrucciones, en general, sobre la carta.



A la hora del almuerzo, cuchillo en mano, una buena churrasqueada a la criolla.

FOTOS CAMERA TALKS



Explicación de tiro de ametralladora a través de la hélice, dada al personal de tropa del Regimiento Aéreo número 3.

En 25 años, de 45 a 4.000 kilómetros de vuelo sobre el mar

Glenn Martin, el joven "pioneer" de la aviación que en 1910 marcó un récord, ahora construye enormes aviones que unen los continentes.



EL RECORD SOBRE AGUA. El 10 de mayo de 1910 Martin voló entre Balboa, California y Avalón, en la isla de Catalina, cuarenta y cinco kilómetros, marcando el récord de vuelo sobre el agua y logrando fama mundial por su hazaña, entonces estupenda. En el mes de mayo de este año, sólo veinticinco años después, hizo un nuevo vuelo sobre el mismo trayecto para celebrar el acontecimiento. Esta vez viajaba en el China Clipper, que hace el servicio de pasajeros entre California y China y vuela cuatro mil kilómetros sobre el mar como parte de su itinerario.



GLENN MARTIN, a los veintiséis años de edad, cuando subió a su avión en 1912 para efectuar su vuelo a Avalón. Nació en Iowa (Estados Unidos), y siendo chico era muy aficionado a los barriletes y tenía especial predilección por la mecánica. Se mudó al Estado de Kansas, donde se empleó de mecánico de automóviles. Luego fué a California, donde abrió un garage por su cuenta.



PARA LA ARGENTINA. — Aquí aparecen los tanques de nafta para dos de los treinta y cinco aviones que fueron pedidos por nuestro gobierno. Están colgados de esta manera mientras se les seca la pintura.

Sept 30-10

For Heavens sake, if you have any influence with that Wild-eyed, Hallucinated, Visionary young man, call him off before he is killed. Have him devote his energies to Substantial, feasible and proffitable persuits, leaving Dreams to the Professional dreamers. H.H.S

EL CONSEJO DEL MEDICO DE LA FAMILIA. — El doctor Sutherland escribió a la madre de Martin la carta que traducimos a continuación: "Por el amor de Dios, si tiene usted algún ascendiente sobre ese joven alucinado y visionario, hágale abandonar sus propósitos antes que se mate. Que dedique sus energías a fines factibles, substanciales y de provecho, dejando las ilusiones a los soñadores profesionales." A pesar de esta advertencia, la madre apoyó al hijo en sus ambiciones desde que éste supo del vuelo efectuado por los hermanos Wright y decidió convertirse en constructor de aviones.



AVIONES DE GUERRA. Con una sola excepción, todos los aeroplanos que construye actualmente Glenn Martin son aparatos de bombardeo pedidos por diversos gobiernos extranjeros. Arriba aparecen dos obreros de la fábrica ajustando el timón de uno de los veinte aparatos que se construyeron para Turquía.

AHORA NO PUEDE VOLAR. — Glenn L. Martin, a los cincuenta y uno, no fuma ni bebe y aún permanece soltero. Su fama no reside en su habilidad de manejar aviones, sino en construirlos. Sus mejores obras han sido los Martin Clippers para pasajeros y los aparatos de bombardeo. La fábrica que dirige cuenta con 2.500 obreros, y su dirección se considera tan valiosa, que se le ha prohibido volar, como solía hacerlo con los nuevos aparatos experimentales.





EL CHINA CLIPPER, uno de los aviones más grandes del mundo para el transporte de pasajeros, que es producto de la fábrica de Martin.

La primera iglesia dedicada a los aviadores



La imagen de Nuestra Señora de las Alas, en la iglesia de Le Bourget.

Este templo es relativamente nuevo, pues su construcción data de sólo unos cuatro años, pero desde hace muchos existe en el mismo pueblo de Le Bourget una iglesita antigua, cuyo párroco tuvo la idea de reunir una serie de recuerdos de los aviadores más ilustres de Francia. Esta iglesita tiene, además, una historia heroica, pues en ella, en 1870, hubo uno de los choques más encarnizados entre franceses y prusianos.

FRENTE mismo a Le Bourget, el aeropuerto de París, existe una iglesia para aviadores, que es la primera de esta clase inaugurada en el mundo. Es una iglesia toda de ladrillos rojos y grises, que se levanta en la llanura de Blanc Mesnil. En su torre, que está en la puerta de entrada, hay tres campanas de bronce, regaladas por los fieles de la parroquia y por los aviadores de la base militar.

Dentro de la iglesia de San Carlos — pues este es su nombre — se venera la imagen de Nuestra Señora de las Alas.



Al fondo de una estrecha callejuela, aparece la vieja iglesia de Le Bourget.



La primera iglesia para aviadores que se ha inaugurado en el mundo, es la iglesia de San Carlos de Blanc Mesnil, frente a Le Bourget, el puerto aéreo de París.

Correo Cinematográfico

Atendido por KING desde Hollywood

DIBUJOS ANIMADOS DE LARGO METRAJE

Walt Disney, el principal propulsor de las películas de dibujos animados en Hollywood, está haciendo actualmente su primer film de largo metraje, titulado "Blanca Nieve y los siete enanitos". En la aventura ha invertido un millón de dólares, y el film tendrá una duración de una hora y veinte minutos.

Si logra éxito con este primer film de largo metraje, Walt Disney tiene la intención de apartarse totalmente de sus cortas sinfonías tontas y dedicarse exclusivamente a producir films largos. En lo que a dinero respecta, parece ser que el ingenioso artista está lejos de fracasar, pues aun cuando todavía faltan varios meses para que la película esté terminada, alguien desde Inglaterra le ha ofrecido ya un millón de dólares por la concesión exclusiva de su exhibición en Gran Bretaña.

Pero Walt Disney no ha aceptado, a pesar de que si lo hiciera tendría ya cubierto el costo de la película. De todos modos, esta nueva experiencia puede significar para los dibujos animados un cambio fundamental. Si el público gusta este film en largo metraje, lo más probable es que los demás dibujantes se vean en la obligación de imitar a Walt Disney y producirlos en igual manera, a menos que deseen correr el riesgo de no marchar al ritmo de los acontecimientos y sufrir las consecuencias.

Un millón de dólares es mucho dinero en cualquier película, y más si se trata de un dibujo animado. Pero así, a fuerza de audacia, es cómo Hollywood se ha impuesto, y es en homenaje a ello que lo que menos se puede hacer es desear que Walt Disney tenga suerte en esta nueva experiencia.



POR QUE CHARLES LAUGHTON NO QUIERE FILMAR EN HOLLYWOOD



En tres años de permanencia en Hollywood, Charles Laughton obtuvo la fama mundial que veinticinco años distribuidos entre el teatro y la cinematografía de Inglaterra no pudieron darle. Además, ganó en la Meca del Cine más dinero que el que había ganado antes de llegar a ella. Y, sin embargo, Charles Laughton no quiere volver a filmar en Hollywood. No porque él sea inglés, sino por la sencilla razón de que le debe 104.430 dólares al gobierno norteamericano, y no se los quiere pagar. Esta suma representa el impuesto que el gobierno quiere quitarle por el sueldo que él ha ganado. Charles Laughton no lo pagó todavía, y lo más fácil es que no lo pague jamás, por considerarlo una injusticia. Mientras permanezca en Inglaterra, donde actualmente se encuentra, nada debe temer; pero en cuanto ponga el pie en territorio norteamericano, o paga lo que debe o va a la cárcel. Desde Hollywood han sido muchos los productores que le han hecho muy buenas ofertas para que regrese y siga filmando; pero Charles Laughton no quiere saber nada, a menos que antes de emprender el viaje alguien pague por él los cien mil dólares que debe. Ha pedido a los productores que "le arreglen el asunto"; pero los productores no pueden arreglarlo, a menos que cubran la deuda. Y cien mil dólares no es una deuda que se puede cubrir en un abrir y cerrar de ojos... Por ello, lo más probable es que Charles Laughton no vuelva a visitar a Hollywood, y, en cambio, se quede en su país, donde, si bien es cierto que los sueldos no son tan grandes, en cambio los impuestos son mucho más pequeños que en la Meca del Cine.

CONTESTANDO A LOS LECTORES



La presente sección es atendida por King directamente desde Hollywood. Cualquier pregunta sobre cinematografía que nuestros lectores deseen formularle será contestada, debiendo la correspondencia ser dirigida a: KING, 728 SOUTH HILL STREET, LOS ANGELES, CALIFORNIA (U. S. A.)

¿ES MUY CARA LA VIDA EN HOLLYWOOD?

Tanto como muy cara, no. Pero sí algo más que en nuestro país. Aquí hay lujos y comodidades que no se encuentran en todas partes y por los que, naturalmente, tienes que pagar. No olvides que la Meca del Cine está considerada como una especie de "lugar selecto", donde hay mucha gente con mucho dinero y muchos deseos de gastarlo. De ahí que los precios sean algo subidos.

a **Flor de Lis.**

¿SIEMPRE SON HECHOS LOS FILMS TAL CUAL LO INDICA EL LIBRETO?

En su fondo, es decir, en su argumentación general, sí. Después de todo los libretos se hacen para ser respetados y no en vano, antes de decidirse a filmarlos, son sometidos a la consideración de los productores. Pero a través de su desarrollo cambian con frecuencia de ruta, sobre todo en la construcción de las escenas y de los diálogos. Pero a pesar de todos estos cambios, siempre se respeta la idea central del mismo.

a **Amalia Montenegro.**

¿A QUE HORA EMPIEZAN A FILMAR EN LOS ESTUDIOS?

A las nueve de la mañana, pero una hora antes todo el personal debe hallarse presente para los preparativos generales de las escenas. Sólo en casos de gran apuro el trabajo empieza antes, y aun así nunca antes de las ocho de la mañana.

a **Raúl G. López.**

¿ESTA FILMANDO JEANNETTE MAC DONALD?

Recientemente terminó **"The firefly"**, secundada por el cantor **ALLAN JONES**. Después de este film se casó con **Gene Raymond** y se tomará unas vacaciones de tres meses, que empleará en su viaje de luna de miel a Honolulú.

a **Me gusta la rubia.**

¿CUALQUIERA PUEDE HACER UNA PELICULA EN HOLLYWOOD?

Tu pregunta resulta un poco curiosa, lector. Tanto, que no la entiendo bien. De todos modos, te aseguro que cualquiera no puede hacer una película en Hollywood, a menos que ese alguien sea un artista reclamado por los estudios o un capitalista que disponga de algunos cientos de miles de dólares para emplearlos en ella.

a **Monograma.**

¿QUE QUIERE DECIR "RE-TAKE"?

La traducción de "re-take" al castellano sería "re-toma". A veces, luego de terminada la filmación de una película, los productores del estudio la ven en privado y consideran que quedaría mejor si se le añadiesen algunas escenas. Entonces el film vuelve a entrar en producción para el agregado. Y a este agregado de escenas sueltas es lo que se le llama "re-take".

a **No sé inglés.**

¿SE FILMAN MUCHAS PELICULAS SOBRE LA GUERRA CIVIL EN ESPAÑA?

Hasta ahora la única que se ha hecho fué **"El último tren de Madrid"**, producida por la Paramount, y que ya ha sido estrenada. Hay varios estudios que tienen argumentos sobre este tema, pero están, sin duda, aguardando el resultado del citado film para decidirse. Muchos no quieren arriesgarse, pues el tema es muy delicado; pero de todos modos, no creo que tarden mucho en hacerlo, sobre todo si se dan cuenta de que eso les puede producir mucha ganancia en los países latinos.

a **Laura Lynch.**

¿QUE ESTA FILMANDO GARY COOPER?

Actualmente, nada. Descansa en Nueva York, adonde fué en compañía de su esposa, Sandra Shaw, en viaje de vacaciones. Su última película es **"Almas en el mar"**, con **GEORGE RAFT**.

a **Imitador de Gary.**

ELEANORE WHITNEY y JOHNNY DOWNS, los rivales de FRED ASTAIRE y GINGER ROGERS



ASI como la Meca del Cine busca en la actualidad a quien mañana pueda suplantar a una Greta Garbo o a un William Powell, busca también una pareja de bailarines para ponerlos en competencia con Fred Astaire y Ginger Rogers, que durante varios años han formado la más atractiva pareja de baile. Y por cierto que al haberse elegido a Eleanor Whitnel y Johnny Downs para tan arriesgada empresa, se ha dado con dos bailarines extraordinarios a quienes en Hollywood se considera como los rivales de mayor riesgo con que cuenta el celebrado dúo de "Ritmo loco". Para demostrar la gracia y la elegancia con que Johnny Downs y Eleanore Whitney actúan, presentamos estas fotografías especialmente remitidas desde Hollywood por nuestro cronista King.

Fotos Paramount.











DIMENSIONES DE LOS DOS AVIONES

Envergadura: 38.74 m.
Longitud: 34.77 m.
Altura: 5.49 m.
Velocidad: 320 k. p. hora, aproximadamente.

Peso, totalmente cargado: 20 toneladas.

AVION DE PASAJEROS "ENSIGN" TAL COMO ESTA EQUIPADO PARA LOS SERVICIOS EUROPEOS DE LA IMPERIAL AIRWAYS. 40 PASAJEROS. 5 TRIPULANTES.

Tren de aterrizaje, retraído.

Cuatro motores de 800 H. P. Armstrong-Siddeley, enfriados a aire, tipo radial, Tiger IX.

Luz de navegación.

Luz de aterrizaje.

Pilotos.

Faro delantero.

Pequeño lavatorio y entrada.

Saloncito: 4 pasajeros.

Cabina de cola: 12 pasajeros.

Segunda cabina: 12 pasajeros.

Cocina, con dos mozos.

Equipajes y correo.

Cabina delantera: 12 pasajeros.

Radiotelegrafista.

AVION COMERCIAL "ENSIGN" con capacidad para 27 pasajeros de día y 20 de noche. Tripulación: 5 hombres.

El combustible y el aceite van en el interior de las alas.

Cabina delantera para fumar: 9 pasajeros de día y 4 de noche.

LOS AVIONES "ENSIGN" DE LA IMPERIAL AIRWAYS SERAN LOS MAS GRANDES EN EL MUNDO DE SU TIPO

LOS DESTINADOS A LAS RUTAS EUROPEAS LLEVARAN 42 PASAJEROS. PARA VIAJES DE GRANDES DISTANCIAS SERAN DE 20 O 27 PASAJEROS

LOS nuevos aparatos para el servicio de pasajeros de la Imperial Airways, construídos por la firma Armstrong-Whitworth, constituyen la última palabra en la materia, no sólo por la cantidad de pasajeros que podrán transportar, sino por las mejoras introducidas en los diseños. Los destinados al servicio europeo reemplazarán a los Handley-Pages que ya van resultando demasiado lerdos para las exigencias actuales. Los "Ensign" tienen una velocidad máxima de 350 kilómetros por hora y una velocidad de crucero de aproximadamente 250 kilómetros por hora. Debido a la colocación alta de las alas, los pasajeros tendrán una visual ininterrumpida desde los salones. Estos aparatos están construídos de metal, y los compartimientos donde irán los pasajeros serán aislados en lo que se refiere al sonido, de modo que se podrá conversar con toda facilidad sin ser molestado por el ruido de los motores. Estos, en número de cuatro, son de 800 HP, del modelo Armstrong-Siddeley, y el avión con carga completa puede mantenerse en el aire aunque fallen dos de ellos. Los tanques de nafta están ubicados en las alas, y los controles, a pesar de su enorme tamaño, están tan bien equilibrados que el piloto podrá manejarlos como si fueran de un avión pequeño. Para fines de año se espera que estarán terminados y podrán iniciar el servicio de pasajeros en Europa y sobre las rutas que conducen a los más apartados lugares dentro del imperio. Ya hay catorce de estos monstruosos aparatos pedidos, y de 700 a 800 operarios trabajan activamente en su construcción.

DON PANFILO Y SU PERRO LONGANIZA

Por KNERR











LOS SOBRINOS DEL CAPITAN

Por KNERR



















No pueden desvincularse de los problemas de interés general los que atañen a las trabajadoras

Por JOSEFINA MARPONS

Alguien ha dicho que la Argentina es un país de hombres solos. Y aunque ésta no sea más que una frase feliz, pareciera expresar el pensamiento inspirador de nuestras leyes y costumbres que, con rara excepción, sólo contemplan los intereses de la mitad masculina de los habitantes del país.

Hay hombres solos en la dirección de las instituciones públicas, y en la dirección de las empresas comerciales.

Hay hombres solos en los cafés y en los espectáculos deportivos.

Y la política también es para hombres solos.

EPOCA DE TRANSICION

Si se observan bien nuestras costumbres, puede notarse la escasa diferencia que existe entre la vida que hace una mujer moderna y la que llevaron nuestras mayores, a pesar del violento contraste que ofrece esa conducta apacible con lo que podemos llamar sus hábitos exteriores. Porque la mujercita que atraviesa las calles luciendo adornos audaces y colores mucho más acentuados de lo natural, que trabaja duramente y salta si se le habla de la posibilidad de perder su independencia, es casi siempre una criatura sujeta a las conveniencias familiares y a las convenciones sociales cuya tiranía cree repudiar. Esto es lo que da tan extraña característica a la mujer de hoy: su coraje para hacer frente al porvenir junto a una inexplicable timidez para romper con las rutinas antiguas.

Actuando en una época de transición, las mujeres sufren ahora todos los inconvenientes del presente y del pasado, mientras preparan un porvenir en que la fuerza de las circunstancias decida un cambio favorable a sus aspiraciones. Entretanto, ceden continuamente al prejuicio y aceptan con sobrada paciencia la espera de un momento de mayor comprensión, en que sus esfuerzos encuentren una recompensa que se traduzca simplemente en la disminución del egoísmo de los hombres.

DESEQUILIBRIO

Porque sólo una espesa y tenaz resistencia ante hechos evidentes, disimuladas bajo distintos pretextos por los hombres, detiene una inminente evolución de costumbres que, sin alterar en lo fundamental la organización de la familia, permita a las mujeres disfrutar de una menor limitación de tiempo, en beneficio de otras actividades generales. Encerradas en su círculo de obligaciones, las mujeres no han hecho hasta ahora entre nosotros otra cosa que agrandar su prisión en la medida de sus nuevos deberes como trabajadoras, sin obtener ninguna de las conquistas a que son acreedoras como tales.

Es imposible imaginar que sin la oposición a que nos referimos, las mujeres no hubieran avanzado de manera menos desigual en los distintos terrenos propicios a su actividad, en vez de ofrecer el extraño contraste que se nota hoy, entre su perfecto desempeño en los lugares de trabajo en que es admitida su presencia y la modestia de los cargos que se les asignan en el comercio, en las oficinas públicas en general, así como su absoluta exclusión en los asuntos políticos.

Ese desequilibrio entre la fuerza mental y moral que han desarrollado las mujeres y su falta de posibilidades para utilizarla en toda su amplitud, determina una situación falsa para las mujeres y una considerable pérdida para la sociedad, que de tal manera desperdicia su valiosa cooperación.

INQUIETUDES CONSTANTES

Pero no por detenidas las nuevas inquietudes y necesidades que hacen aparecer el creciente aumento de las aspiraciones femeninas por categorizar su esfuerzo, dejan de plantearse en los espíritus alerta, aunque observan cómo transcurre el tiempo sin que se resuelva ninguno de los problemas que interesan a la mujer, alejada como se encuentra de los lugares en que podría hacer oír su opinión sobre los asuntos que le son propios, al menos.

Y entretanto, otros problemas van planteándose cada día y se incorporan a la larga lista de los que se han venido acumulando sin que los hombres que podrían contribuir a resolverlos parezcan darse cuenta cabal de su importancia.

Derechos políticos, igualdad de salario a igualdad de trabajo con los hombres, vivienda higiénica y económica, facilidades para poder seguir cumpliendo su doble obligación de trabajadoras y de dueñas de casa, son, junto con el real cumplimiento de la protección a la maternidad, los puntos más urgentes a resolver en beneficio de la mujer que trabaja.

ORGANIZACION

Mientras que para nosotros son aún tema de discusión estos temas y se deja para el futuro el reconocimiento de los más elementales derechos de la mujer, en países de más avanzada legislación las mujeres se aprestan a obtener mayores reivindicaciones de cuanto osamos aspirar acá.

En una conferencia nacional femenina que se efectuó en Norwich (Inglaterra) a fines de abril del corriente año, las delegadas, en interesantes exposiciones, demostraron ampliamente lo lejos que puede ir la mujer consciente cuando actúa en un medio propicio y de comprensión.

"Parece difícil sostener — relata una cronista — el argumento según el cual, en lo tocante a numerosas importantes cuestiones políticas, las mujeres están más especialmente interesadas como mujeres que como ciudadanas. Pero existe una serie de asuntos que tienen importancia para las mujeres, no solamente como ciudadanas, sino también como trabajadoras.

"Los debates de la conferencia fueron una demostración de que las amas de casa y las madres que integran el partido Laborista consideran su trabajo como igual en importancia al de cualquier otra fracción de la comunidad y que es de urgente necesidad la conquista de mejores condiciones. Están persuadidas de que no llegarán a conquistar estas condiciones si no es por medio de su propia organización.

"El "Estatuto del niño", adoptado con entusiasmo, define las reivindicaciones de las mujeres en favor de los niños de la nación. Pero más de un discurso insistió en el punto de vista según el cual estas reivindicaciones se inspiraban no sólo en el amor de las mujeres por sus hijos, sino también en el respeto que tienen de sí mismas como trabajadoras."

Esta clara manera de exponer tan avanzadas ideas, muestra lo muy bien que conocen estas mujeres inglesas la conveniencia general, porque es en beneficio de todos que redundarán las conquistas que ellas obtengan como trabajadoras, que son, además, madres y amas de casa.

CHARLAS FEMENINAS

por Delfina F. de Agostinelli



Control

Debemos tener control para todo, pero más para las horas amargas y difíciles que para las horas dichosas.

Desesperarse es ofuscarse.

La serenidad asegura la acción, y sin acción no podemos vivir. La prueba es que, frente a los grandes dolores, inmediatos a ellos ya debemos comenzar a resolver lo que hay que hacer.

Nadie que venga de sufrir un desencanto debe amilanarse. Una mujer, cura de una mujer; un hombre, de otro hombre. Un amor, de otro amor. La vida es siempre perder y reaccionar. Sufrir y consolarse. Caer y levantarse.

La desesperación, el llanto y la falta de control, son las puertas cerradas a toda solución.

Todo lo que fué puede ser mejor. Descubrir almas, encontrar capacidad en nuestra propia incapacidad, trabajar; en fin, acción. He dicho trabajar, y posiblemente he caído en lo más fuerte de la vida. En lo más estimulante El trabajo es el que distrae más hondamente. El brazo que trabaja consuela al alma que sufre. Olvidar no es posible, pero amortiguar los recuerdos sí; y el amortiguador más fuerte es el trabajo.

—¿Trabajar? Pero ¿en qué? — se me puede responder. — ¡Si no consigo una cátedra, ni un empleo, si no sé escribir! — Pero respondería yo: trabajar en la casa, en el jardín. Hacer todo. Cualquier cosa, mientras no sea convertirse en ociosa. Mientras se realice una acción cualquiera. Eso es todo.

No hay tormento moral que no quede destruído, disminuído al menos, con el trabajo. Yo casi compadezco al rico que tiene que inventar mil cosas tontas e inútiles para matar las horas; me parece más feliz el que esgrime un hacha y parte leña.

La mujer que trabaja es la única dueña del presente y del porvenir. La única fortuna que no perderá es la de su labor. La que siempre renta, la que nadie le arrebata.

El trabajo que surge de los dolores es el más fuerte y el más eficaz. El que ha sufrido es siempre el más perfecto. Los más grandes trabajadores del mundo han sido los hombres castigados por la privación, el dolor o el desengaño. Por eso yo estimo que el dolor es una fuente de fuerzas, es un amigo que debemos saludar con mucho respeto, y estar seguras de que sin él la humanidad hubiera sido una pobre cosa, y los hombres unos seres inútiles y tontos.

Deberíamos besar en el polvo del camino la sangre y las lágrimas que el dolor hace derramar.

Asperezas

"Por qué la gente será tan áspera?", me pregunto todos los días, comprobando lo que se resta de simpatía y de amor el hombre áspero, de palabra dura, de impaciencias continuadas, de gritos y gestos desmedidos.

El mismo trabajo cuesta ser dulce y calmo, tranquilo y paciente.

La dulzura de carácter no es, como se cree, una impotencia, una falta de autoridad; es, por el contrario, una fuerza real, la más evidente y persuasiva; la mejor y la más útil.

Por los medios violentos, poco o nada se logra en la vida. En cambio, ¿quién niega al que pide con dulzura? ¿Qué puerta puede cerrarse a la vez mansa y dulce?

Es una fuerza irresistible que obliga, que somete.

La dulzura nunca es exagerada, y sus beneficios alcanzan al que la prodiga tanto como al que la recibe.

Dar

Saber perder es una elegancia...; saber dar, es otra elegancia.

Pero son cosas verdaderamente difíciles. El que da, debe dar con tal naturalidad y tan rápidamente que otorgue el favor casi sin mirarle; y luego, no recordarle ya, nunca más.

Dar para deprimir no es dar: es mortificar; es, además, perder ante Dios la buena acción.

El que pierde debe hacerlo con una sonrisa en los labios, sin articular palabras demasiado importantes, como si no le causara la pérdida mayor desgarrón. Aunque el corazón esté sangrando y los intereses sufran un vuelco.

Perder en el amor y mostrarse vencido, no es sólo una inelegancia; es que es también una torpeza, porque deprimido y disminuído se declara incapaz, pequeño, pobre, desdichado por causa directa de él o de ella.

Es dar mucho agrado para el traidor la presencia de su víctima; es venganza demostrar fuerza y altanería, capacidad de reacción. "Mostrarse dolorido es alegrar a los enemigos", dice un viejo refrán.

La vida es una guerra continuada. Hoy le ganamos una batalla y mañana ella nos gana otra.

A mí, la vida no me ha dado todavía la gloria de vencedora; la peleo a veces de frente, otras de rodillas, no pocas a traición y por la espalda...; lo mismo da; el hecho es que le gano pequeños jalones; ella es más fuerte que yo, pero todavía nadie me vió llorando... Cuando estoy de rodillas, peleando de abajo, si alguien llega le hago creer que me agaché para recoger un laurel...

Pero estoy segura de que, aunque la vida se ría de mí, me reconoce la elegancia de saber perder.

El CONSEJERO de los NOVIOS

Por NENUFAR

CONOCIENDO LAS NOTICIAS que le dió su amigo, no debe escribirle, pues esa chica revela con su proceder deseos de divertirse a costa de ustedes. Espere que vuelva a esa localidad, y entonces la interroga acerca de lo ocurrido.

Contestando a "Mal de amor", de Arocena.

● ●

DEBE TENER FE en el porvenir. Tengo la seguridad de que todo terminará perfectamente y que muy pronto desaparecerá la preocupación que hoy la apena.

Es menester, amiguita mía, dar menos importancia al mundo y sus comentarios. Mientras se proceda con corrección, como usted lo hace, deje al mundo que comente.

Comprendo que le moleste el continuo interrogante. Puede satisfacer la curiosidad de los preguntones, respondiendo que "aquello" depende de la feliz solución que esperan tenga de un momento a otro, un asunto que tienen pendiente. Y éste es realmente mi gran deseo.

La colaboración merecerá la misma acogida de las anteriores.

Espero sus nuevas noticias.

Contestando a "Sacerdotisa de Helios", de Villa Iris.

● ●

POR LAS POESIAS que aparecen en esta página, nada se abona; elijo entre las muchas que me envían las que considero publicables. Envíe la suya, si es buena se publicará.

Contestando a "Practicante", de Córdoba.

● ●

1º **SEA COMPLACIENTE CON SU NOVIO**; su pretensión es completamente justa. Eso es admisible sin que haya plazo determinado para ello.

2º Las respuestas las hago solamente en esta sección de la revista.

3º No se publicará su colaboración.

Contestando a "Ñatita", de Posadas.

NO SE AFLIJA por lo que le digan sus amigas, ni tampoco intente recluirse aislándose del mundo porque todavía no ha encontrado el hombre que ha de realizar sus sueños. Ya llegará...

No podría precisarle una norma de conducta para conseguir la conquista anhelada, porque no la hay. Los gustos de las personas son distintos; por lo tanto, siendo tal cual es, en cualquier momento puede encontrar quien se enamore de usted y la haga feliz. No desespere.

Contestando a "¿Qué hago?", de R.

● ●

1º **CONSULTE**, para hacer el obsequio, a su misma hermana.

2º Debe mandarles invitación aunque conozca de vista solamente a los padres.

3º Las participaciones deben ser enviadas 8 ó 10 días antes del fijado para que se realice la boda.

4º Envíele a su futura suegra un canasto de flores para el día de su cumpleaños.

5º En este caso pueden prescindir del nombre de los padres en las participaciones.

Contestando a "María del Carmen", de Posadas.

● ●

LA VENIA DEL JUEZ es necesaria para poder casarse si usted es menor de edad, ya que sus padres no consienten esa boda por ser los contrayentes de religión distinta.

Contestando a "Porota", de Junín.

● ●

LA CONDUCTA DE SU NOVIA hace pensar en la poca solidez de su cariño. Si habiendo llegado las relaciones a esta altura, ella se muestra tan esquiva y evita su compañía, es como para poner a prueba su cariño e insistir procurando una seguridad antes de resolverse a dar el gran paso.

Contestando a "Comodorense", de Chubut.

Enlaces que se efectuaron en el mes de julio

María del Carmen Labombarda con Delfor Boglietti, en Rosario.

Sara T. Cassini con Juan C. Barberis, en Rosario.

Matilde A. Rizzi con Luis A. Galarregui, en Cañuelas.

Ligia E. Porta con Gilberto Greco, en Vicente Casares.

María Isabel Echeverría con Benjamín Pelorosso, en Cañuelas.

María Marino con Francisco S. G. Peranza, en Tres Arroyos.

Teresa Durando, con Alfredo Ottonello, en Tres Arroyos.

María Elba Azadún con Enrique Cortalezzi, en Coronel Suárez.

María Descalzi con Oscar Martínez, en Carlos Casares.

María Juana Fernández con Alberto Dassis, en Tres Arroyos.

Amelia J. Berriel con Ismael Durquet, en La Plata.

Nélida Lombardo con Eduardo del Curto, en La Plata.

María E. Gómez con Saturnino Oyuela, en Mendoza.

Rosa E. Avalos Gómez con Francisco Martínez, en Córdoba.

Clara Muñoz con Ezequiel Benítez, en San Luis.

Lidia Stelecchia con Luis Giovanni, en La Rioja.

Ana C. Hernández con Luis M. Blanco, en Mercedes.

Carolina Juliano con Luis Ascenzo, en Mercedes.

Adela Vidal con Edgardo Méndez Camogli, en Corrientes.

Nélida J. Cerutti con Andrés Tolosa, en San Fernando.

Susana Videla con Manuel Novoa, en San Juan.

María C. González Alemán con Mario S. Posman, en Corrientes.

María C. Rivas con Ramón Arias, en Gerli.

Ana M. Navarro Sarmiento con Rodolfo V. Andriani, en Santa Rosa.

Angélica C. Aliaga Achával con Francisco Aliaga de Olmos, en Avellaneda.

María del Carmen Bent con Argentino Quevedo, en La Plata.

Esilda Debrieu con Raúl Rodríguez, en General Alvear.

Aurelia Scarpino con Luis Del Conzo, en Rosario.

Adela Concina con Juan B. Mongillot, en Ibarlucea.

Irene Planes con Leopoldo Rodríguez, en Guabirabí.

Serafina Arfeli, con Luis Correa, en Rosario.

Angela Albaitero con Eduardo Behola, en Maipú.

María T. Cosentino con Santiago Simini, en Campana.

Graciela Figueroa con Alfredo J. Ure, en La Plata.

María Margarita Rivero con Miguel Argüello, en La Plata.

Victoria Queirolo con Félix Rulfi, en Florida.

Hermelinda Thea con Juan S. Natalin, en Lobos.

Sara Guarainoni con Guillermo Cobeñas, en Capital.

Blanca Sampietro con Horacio Triaca, en La Plata.

Blanca Mendigochea con Pedro Gandolfo, en La Plata.

María E. González con Juan Carlos Pelitti, en La Plata.

Angela Gorriti con Carlos Gelos, en La Carlota.

Rosa Blanca Echeverría con Serafín Rodríguez, en San Nicolás.

Flor M. Ferrari con Pedro Ginés Gutiérrez, en Dolores.

América Sierra con Abelardo Costa, en Dolores.

María Baladoni con Juan Curzi, en La Plata.

María Ernestina Palacios con Lázaro Trevisán, en Capital.

Delia Alvarez Gigena, con Enrique Beltrán, en Bánfield.

Eloísa Giménez con Pablo Sanz, en Maipú.

Gladys Pillado Zapiola con Osvaldo Fernández, en Capital.

Susana Videla con Manuel Novoa, en S. Juan.

Jerónima Barragán con Juan F. Quarleri, en Lincoln.

Amelia Sordelli con Atilio Viaviacava, en Dock Sur.

Lydia Benigni Dodero con Guillermo Bernasconi, en Capital.

Lidia Atrach con Armando Hernández, en Las Catitas (Mendoza).

María Elena Denegri con Luis P. Ugarte, en Capital.

Ernestina Aguiar con Exequías Bringas Núñez, en Córdoba.

Matilde Moyano con Eduardo Ordóñez, en Córdoba.

María Vázquez con Angel Castro, en Avellaneda.

PARA LA MUJER
Por Valentina

Piqué albene para las jovencitas elegantes

La juventud en pleno dispondrá para la época más templada y primaveral, de trajecitos alegres y blancos que sabrán indicar con más gracia la frescura de los rasgos juveniles.

Todos los modelitos que muestra esta página están hechos en piqué albene blanco o rayado en rojo. Se trata del tejido que mejor conviene por su aspecto y también por sus condiciones de tela lavable y de uso práctico.

Adornos de flores, de telas rayadas, de pespuntes gruesos hechos a mano y de vivos coloreados.



Sinfonía en blanco

TAL, el anuncio que desde ahora se hace para nuestro veranito, afortunadamente próximo ¡Sinfonía en blanco! Eso sí que será verdadera primavera, toda juventud para los ojos más exigentes. Para todos los días, desde las horas más tempranas y también para las de las noches de gala, todo se vestirá de blanco

Se explica, así, que la juventud más paqueta espere ansiosa la llegada de los días lindos, de las temperaturas suaves; sabe que ha de lucir para entonces regias toilettes brillantes u opacas que le ofrecerán ventaja a su belleza siempre indiscutida.

En los tailleurs de medianoche (como se ha dado en llamar al modelo sastre que se viste en las noches de fiesta), intervendrá el blanco como detalle de más sensación, como la nota más distinguida y clara de la toilette. Si el traje es de satín negro, por ejemplo, nada será tan chic ni elegante como el chaleco o blusa de piqué de seda albene, blanco, que se presentará con la prestancia y buen gusto que caracteriza a la riqueza de ese tejido.

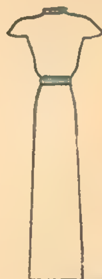
PIQUE ALBENE PARA EL DEPORTE



TODAS las horas dedicadas al deporte sabrán engalanarse con inteligencia, buscando la cooperación de las toilettes de piqué albene blanco.

La suavidad y encanto de la tela agregará a la figura de modelo bien orientado cualidades que no es fácil desdeñar cuando hay un culto por el aspecto siempre elegante y bien dispuesto de la silueta.

Una comunión de armonías dará efecto y carácter a cada figurín. Cortes precisos, pliegues limpios, todo en la blancura inmaculada de los piqués albene. Y los adornos, de gustos siempre sencillos, harán la nota colorida de suave matiz moderno.









Los siempre nuevos accesorios blancos

YA se dijo muchas veces: época de chucherías, de pequeños detalles, de adornos inverosímiles por lo fantasistas, por lo pequeñísimos.

Y la mayoría de ellos, blancos, de una tonalidad tan suave y tan clara como se consigue solamente con tejidos de albene, de contextura rígida o suave, de apariencia vistosa y también espléndidamente distinguida.

Para la próxima temporada se nos muestra una colección de serie interminable, con cuellos, écharpes, chalecos, flores, chaquetas, plastrones, etc., etc., todo realizado en piqué albene, el tejido que se amolda valientemente para las horas más prácticas del día y también para las más lujosas de las veladas nocturnas.



CODIGO DE BELLEZA — Por LUCILA BELL

LOS PARPADOS ENROJECIDOS SON ENEMIGOS DE LA JUVENTUD

MUCHAS mujeres representan más años de los que tienen en realidad, simplemente porque sus ojos fatigados, de mirada empañada, de párpados enrojecidos o hinchados, les roban toda frescura, en tanto que otras, gracias a una mirada joven, vívida, brillante, mantienen alejados a los años, aun con un rostro encuadrado por cabellos blancos.

¿No es verdad, acaso, que los cabellos blancos, y hasta las mismas arrugas envejecen menos que los párpados rojos y la mirada mortecina? Sin embargo, aunque todas las mujeres desean adueñarse por largo tiempo de la juventud, maltratan sus ojos y no se detienen siquiera a pensar en la necesidad de dedicar vigilante atención a los párpados. Se acuestan tarde, leen o trabajan con luz insuficiente, pasan largo tiempo en habitaciones repletas de humo, dan paseos en autos descubiertos o desafían al sol sin la protección de anteojos ahumados, y por las noches disculpan con el cansancio la negligencia en lavárselos. Y cuando los resultados de tales imprudencias y omisiones se hacen visibles, recurren a procedimientos artificiales para eliminarlos.

La hinchazón de los párpados y las "bolsas" debajo de los ojos, sobre todo en las personas jóvenes, tienen una causa en un disturbio interno. Es indispensable consultar a un médico. Es muy difícil, por no decir imposible, hacer desaparecer totalmente los rastros de la hinchazón en los casos agudos, pues la piel se halla distendida. De todos modos, se la atenúa notablemente por medio de un tratamiento interno suplementado con gran cantidad de reposo y compresas de agua de rosas en la que se ha disuelto una pequeña cantidad de alumbre. Para disimular las ojeras muy pronunciadas y la hinchazón del párpado inferior, es bueno colocar el rouge bien alto sobre los pómulos, y omitir el maquillado de las pestañas inferiores.

Los ojos cansados se benefician con compresas bastante calientes de agua blanca mezclada con agua destilada. El agua de rosas tibia, mezclada con otro poco de agua blanca, suprime la hinchazón de los párpados y los descongestiona librándolos de la rojez que los aqueja cuando se irritan a consecuencia de la fatiga.

Es indispensable acordar a los ojos un descanso de un cuarto de hora diario. Aun cuando se tengan numerosas tareas, conviene hallar el tiempo que dedicar al reposo de los ojos. Un corto descanso después del almuerzo en una pieza obscura, es ideal para el caso. Es este el secreto de la viveza y la luminosidad de la mirada de muchas de las actrices poseedoras de ojos hermosos.

Por las noches, colóquese un poco de crema nutritiva en torno de los ojos.

No se suprima el empleo de cosméticos en las pestañas, pues su efecto es innegablemente muy favorecedor, pero omítaselo cuando se noten señales de irritación en los párpados. La caída de las pestañas es una de las más corrientes.

Los ojos deben ser lavados con una loción especial, día y noche. El té tibio o una solución de sulfato de cinc, dan grandes resultados. Existen en el comercio gotas desinfectantes, que además de limpiar los ojos de toda materia extraña, les comunican un hermoso brillo. Háganse movimientos hacia arriba y hacia abajo, con los ojos, para ejercitarlos. El ejercicio les imparte brillo y viveza. Trátese de levantar las cejas sin fruncir la frente, apriétense las sienes con ambas manos, estirando ligeramente la piel hacia la de los cabellos.

CORREO

Señora P. B. (Deán Funes).
El modo más acertado de elegir el color del lápiz labial es morderse un poco los labios para avivar su tono natural. Elegir luego, con buena luz, el matiz que más se asemeja al que se tendría sin artificialidad. De este modo se obtiene un efecto muy juvenil y cercano a lo real. Las marcas que me indica son todas muy acreditadas. Elija usted entre ellas, por experiencia personal. Es la mejor maestra de belleza.

Hermi.
Su mal no se debe a la causa que usted explica, sino más bien a una deficiencia fisiológica, la misma que le causó el excesivo aumento de peso en la adolescencia. Las envolturas de parafina son muy buenas para provocar el adelgazamiento por transpiración. Pero como es natural, el músculo, al perder el soporte adiposo, no queda firme, sino más bien blando. Para su caso tal procedimiento no sería beneficioso. Adelgace usted por medio de una dieta razonada, combinada con ejercicios. En un próximo número publicaré todo un tratamiento para su caso.

Morocha afligida.
La extirpación definitiva del vello se logra únicamente por medio de la electricidad. Si la operación no está hecha por un verdadero experto en la materia, puede resultar muy perjudicial. Le recomiendo que haga averiguaciones por carta, o personalmente, en salones de belleza de crédito, una vez que se decida recurrir al tratamiento.

El depilatorio es siempre bueno, pero como no arranca el vello, sino que lo corta por su base, no lo disminuye. La pinza y el cerote, si bien no lo matan, arrancan al mismo tiempo el bulbo graso que lo nutre, y retarda un tanto la reaparición.

A Cucusita. Copetonas.
Mientras el cabello le crece, tendrá que levantar las puntas arreglándolas en forma de rodete, ya sea por medio de rulos o de trenzas. Los cabellos crecen más rápidamente cuanto mejor es su salud. Para promoverla, nada mejor que las fricciones con un tónico capilar todas las noches, durante tres o cuatro minutos, además de cien cepilladas con un cepillo de cerdas firmes, por la mañana, y otras cien antes de acostarse, por la noche. Un buen tónico es el que sigue: sulfato neutro de quinina, 2 gramos; agua destilada, 200 gramos; aceite de iris, 2 gramos.

A Rosa de Otoño.
Le recomiendo que recurra a la mejor marca de tintura que pueda sufragar y que se ponga en manos del más experto de los especialistas. Las recetas de fabricación casera, siempre que no sean las sencillas que se usan para dar a los cabellos un reflejo dorado, o para decolorarlo ligeramente, no sólo carecen de eficiencia, sino que pueden entrañar serios peligros, debido a las sales metálicas colorantes en que están basadas.

TODOS LLEVAMOS el DESTINO en las LINEAS de las MANOS

Por el profesor REMO ALGANI

CONSULTORIO QUIROSOFICO

M. H. Capital. — Es norma establecida de esta sección no responder particularmente.

Tita, de Paraná. — Salud buena, con pocos cambios. Cierta nerviosidad natural. Algunas desilusiones pasadas.

Miguel Pérez. — Temperamento poco ambicioso, fácil de conformar y de adaptar a cualquier circunstancia. El romanticismo ocupará un mínimo lugar en su existencia.

Curiosa de 17 primaveras. Córdoba. — Es el suyo un temperamento comunicativo y amable. La vida tiene para usted un aspecto risueño, matizado con algunos pesares que desaparecen rápidamente.

Rubia de Tucumán. — Existe en usted una gran decisión y energía para cumplir sus propósitos, de los que nada ni nadie logra hacerle desistir nunca. Buena inteligencia, cultivada poco hasta el presente.

R. B. de Capital. — La única preocupación suya parece ser la del matrimonio. Y en respuesta a ella podemos asegurarle que, efectivamente, se casará.

Gitana de ojos moros. — Observamos una contradicción continua en sus ideas y sus determinaciones. Posee mucha ambición, y lo más probable es que todas sus aspiraciones se vuelvan realidad. En el terreno sentimental experimentará algunos desengaños.

La cucaracha. — Su mano demuestra un éxito de importancia que tendrá lugar dentro de un corto plazo. Buen estado de salud.

Chang. Posadas. — Su temperamento busca generalmente un motivo de felicidad en la tranquilidad y en la monotonía. Es poco amante de las fiestas. Su destino se inclina preferentemente al lado bueno.

Blanco, de Capital. — Poca voluntad; fácilmente se deja influenciar por otras personas. Hay deseos de progreso y de mejoramiento que le serán de mucha utilidad, ya que representarán un acicate que lo alentará en todo momento.

Hilda I. Capital. — Signos de vida satisfactoria y tranquila. Posee una energía extraordinaria y un enorme deseo de sobreponerse a las pequeñas miserias de la vida.

Culpas ajenas. — El monte de Saturno y el de Apolo son muy favorables a sus designios. Sus planes se cumplirán y en forma, si no total, completamente satisfactoria.

¿...? — Buena inteligencia, facultades para el trabajo o el estudio. Su salud es buena y su concepto de la moral, elevado y digno.

Resignada. — Estado variable de salud que no ofrece, sin embargo, peligro alguno. Poca inclinación al arte. La mayor parte de su existencia estará dedicada al hogar.

Inconforme. — No alcanzamos a comprender plenamente lo que ha querido significar usted con su seudónimo. Prescindiendo de él, le manifestaremos que su vida presenta pocos cambios para el futuro, y los pocos que tendrán lugar serán ligeramente favorables.

Alma en pena. Bahía Blanca. — Vemos, en realidad, signos de matrimonio futuro y de bienestar económico. Ha sufrido muchos desencantos provocados en su mayor parte por su sensibilidad extraordinaria.

Almanaque. — Probablemente hubo algunos contratiempos de carácter sentimental. Ambición que será satisfecha en gran parte por hechos inesperados.

S. S. M. Un hombre sin suerte. — Lamentamos no poder complacer su pedido, pues las impresiones que nos ha remitido son sumamente deficientes.

Antonio P. Córdoba. — Sano criterio y excelentes cualidades de razonamiento. Su salud ha sido un tanto débil en su juventud, pero aparece reforzada ahora.



CLEOTILDE. FEDERAL. — Es usted dueña de sus actos en todo momento; su poder de raciocinio le permite discernir con todo juicio acerca de su norma de conducta cuando los hechos requieren una mayor precaución al respecto (flecha número 1). Su salud ha experimentado algunos quebrantos (flecha número 2), pero por el momento no hay peligro de que se vuelvan a repetir. La flecha número 3 señala un signo favorable: diversas circunstancias y coincidencias influirán en su vida en forma satisfactoria. En el monte de la Luna están claramente expresadas su fantasía y su gusto para el arte, así como una fuerte intuición (flecha número 4). Existe tendencia a desesperar con suma facilidad y a conceder a las pequeñas dificultades mayor importancia de la que en realidad poseen (flecha número 5). Lo indicado con el número 6 corresponde al monte de Apolo, el cual indica una regular inteligencia y también cierta tendencia al positivismo, que aparece en gran parte anulada por otras características de su temperamento. Finalmente, su línea del corazón (flecha número 7) señala algunos contratiempos sentimentales.

Juancho. — Sus asuntos del corazón ejercerán influencia sobre los materiales probablemente en forma favorable. Fidelidad.

Morocha sin ilusión. — Carácter regularmente decidido y porvenir estable y seguro. No tema complicaciones sentimentales que puedan ser origen de pesares o disgustos.

Aesot. San Juan. — Hay un asunto amoroso que determinará su matrimonio para dentro de poco tiempo. Temperamento cariñoso y agradable.

Horacio. Capital. — Buenas condiciones para el estudio o las tareas en que tenga intervención la mente. Posee una buena fantasía. Su salud, muy buena y muchos años de vida.

Zapatito rojo. Bs. As. — Inquietud, nerviosidad y, sobre todo, muchos deseos de triunfar, de llegar a ser "alguien". Carácter alegre.

BATITA MODERNA



ALTO, 24 centímetros. Ancho, 20 centímetros. Largo de manga, 20 centímetros. Material: 100 gramos de lana y seda rosa, agujas de 3 milímetros de diámetro.

PUNTOS EMPLEADOS: 1º jersey punteado: 1ª fila: (x) 5 mallas al derecho, 1 malla al revés (x). 2ª fila: todo al revés. 3ª fila: al derecho. 4ª fila: al revés. 5ª fila: como la primera, pero contrariando el dibujo, es decir colocando la malla al revés en medio de las 5 mallas al derecho.

2º **PUNTO GODET:** 1ª fila: 7 mallas revés, 7 veces tejer la malla siguiente (una vez al derecho, al revés, etc.), 7 mallas al revés, otra vez 7 mallas en la siguiente y así toda la fila. 2ª fila: volver tejiendo al derecho las mallas del revés, y al revés las mallas agregadas; 3ª, 4ª, 5ª y 6ª filas: tejer al derecho las mallas del revés y al revés las mallas del derecho. 7ª fila: 7 mallas al revés. Tomar juntas las 2 primeras y las dos últimas mallas del derecho, 7 mallas al revés, de nuevo dos disminuciones sobre las mallas al derecho, etc. 8ª fila: tejer al derecho las mallas del derecho y al revés las del revés. 9ª fila: como la 7ª. 10ª fila: como la 8ª. 11ª fila como la 7ª. 12ª fila: tejer todas las mallas al derecho.

Se comienza por el bajo de la espalda. Montar 62 mallas, hacer 4 filas de punto arroz, 4 jersey, luego una fila de godets, continuar con punto jersey punteado hasta arriba, es decir 18 centímetros. Sacar en línea recta.

DELANTERO: Montar 37 mallas. comenzar por 4 filas de punto arroz, 4 filas jersey, haciendo las 4 primeras mallas (borde) en punto arroz.

Este borde se continúa hasta el canesú. Para los godets se comenzará por 4 mallas al revés, después de las de punto arroz. Después de los godets, seguir en jersey punteado sobre 11 centímetros. Seguir en punto arroz para formar el canesú. A 24 centímetros de alto sacar en línea recta. Unir la espalda con el delantero por medio de costuras.

MANGAS: Montar 42 mallas, hacer 4 filas en punto arroz, 4 filas en punto jersey y una fila de godets, tejiendo solamente 5 mallas en la misma malla (en lugar de 7), siempre espaciadas por 7 mallas al revés. Después de los godets, tejer en jersey punteado aumentando una malla de cada lado, cada 4 centímetros. A 20 centímetros de alto sacar en línea recta. Cerrar la manga por medio de una costura y pegarla a la bata con punto guante del revés. Pasar una cinta en el nacimiento del canesú.



UN VESTIDO PAQUETISIMO

EL corpiño está casi totalmente comprendido en el canesú trabajado en punto elástico simple, desprendiéndose de él las anchas manguitas que rematan en un borde de lana angora blanca haciendo juego con el ruedo de la falda y con el contorno del escote que abrocha a ambos lados.

Materiales: 150 gramos de lana rosa de 4 cabos; un ovillito de lana angora blanca; un juego de 3 ½ mm. de diámetro; un crochet Nº 3.

Ejecución. Delantero: Montar 96 mallas con lana angora y hacer 2 vueltas de punto Santa Clara (siempre al derecho). Tomar la lana rosa, tejer 2 v. de Santa Clara y comenzar las campanillas.

5ª vuelta: * 5 mallas al revés, tejer 7 veces la malla siguiente (1 vez al derecho, 1 vez al revés, y así, sucesivamente). Repetir desde * y terminar con 5 mallas al revés.

6ª vuelta: * 5 mallas al derecho, 7 mallas al revés. Repetir desde *.

7ª y 8ª vueltas: tejer las mallas como se presentan, derecho sobre derecho, revés sobre revés.

9ª vuelta: * 5 mallas al revés, 2 mallas juntas, 3 mallas al derecho, 2 mallas juntas. Desde *.

10ª vuelta: tejer las mallas como se presentan.

11ª vuelta: * 5 mallas al revés, 2 mallas juntas, 1 malla al derecho, 2 m. juntas. Repetir desde *.

12ª vuelta: Como la 10ª.

13ª vuelta: * 5 mallas al revés, 1 disminución doble (pasar una malla sin tejer, tejer 2 mallas juntas y pasar la malla que no se tejió sobre éstas). Repetir desde *.

14ª vuelta: Toda al derecho.

15ª vuelta: 2 mallas al revés, * 7 mallas en la malla siguiente, 5 mallas al revés. Repetir desde *. Hacer otras dos vueltas de campanillas.

Después de la última vuelta de campanillas, hacer 1 vuelta al derecho sobre el revés. Tejer 18 cm. de jersey. En la vuelta siguiente, hacer 1 malla al derecho, 2 mallas juntas, 1 malla al derecho, 2 mallas juntas, etc., sobre toda la vuelta para formar el canesú. Tejer 28 vueltas de punto elástico simple. Después, tejer sólo sobre 18 mallas para el hombro, haciendo 10 vueltas de punto elástico simple. Cerrar las mallas al medio y hacer el mismo trabajo sobre las últimas 18 mallas.

Espalda: Se ejecuta igual que el delantero.

Mangas: Montar 42 mallas con lana rosa y tejer 4 vueltas de punto jersey. Después, tejer 4 cm. aumentando 1 malla a cada lado cada 3 vueltas. Rematar 2 mallas al comienzo de cada vuelta. Cuando sólo quedan 6 mallas, se cierran derechas.

Hacer las costuras de las mangas y luego tejer en el bajo 4 vueltas de medios puntos al crochet con lana angora blanca. El torno del escote y de la abertura de los hombros, tejer 2 vueltas de medios puntos al crochet con lana angora blanca.

Por último se hará una presilla a cada lado y se colocarán los botones.

ORIGINAL CHALECO

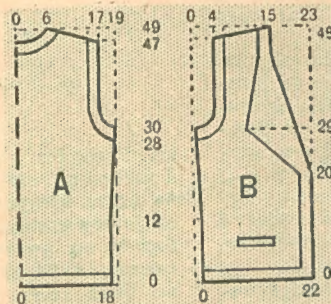


MATERIALES. — 4 ovillos de lana beige; agujas de 3 mm.

PUNTOS EMPLEADOS. — *Punto jersey:* 1 vuelta derecho, 1 vuelta revés. *Punto arroz:* 1 punto derecho, 1 punto revés, alternando en todas las vueltas.

ESPALDA. — Montar 92 puntos; tejer 10 vueltas en punto arroz; seguir con punto jersey en recto; a 12 cm. de alto total, aumentar en cada extremo cinco veces un punto cada 3 cm. A 28 cm., empezar los bordes de la sisa con punto arroz; tejer las 10 primeras y las 10 últimas mallas con punto arroz; en las vueltas siguientes aumentar el punto arroz sobre el jersey en 6 veces 1 punto cada 2 vueltas. En la 10ª vuelta de punto arroz, formar las sisas, cerrando 6 puntos, después de 4 veces 1 punto cada 2 vueltas, siguiendo luego todo recto, conservando un borde de 6 puntos con punto arroz. A 45 cm., empezar el borde del escote con punto arroz sobre las 14 mallas centrales; en las vueltas siguientes, aumentar el punto arroz sobre el punto jersey, 1 vez 3 puntos, después 1 punto en todas las vueltas. En la 10ª vuelta de punto arroz hacer el escote, cerrando al medio con 14 puntos, y concluyendo separadamente cada hombro. Disminuir todavía para el escote 1 vez 3 puntos, y después 1 punto cada 2 vueltas. Sesgar los hombros a 47 cm. al mismo tiempo, que se comienza el escote.

DELANTERO DERECHO. — Montar 53 puntos, y en el lado de la costura tejer como para las costuras de la espalda. Tejer 10 vueltas de punto arroz. Continuar los 6 puntos de la derecha para borde con punto arroz. En las otras mallas, tejer a jersey. A 7 cm. de abajo y a 16 del borde, tejer 17 puntos arroz durante 8 vueltas; luego volver con jersey (bolsillo simulado). A 28 cm., a la izquierda, tejer 12 puntos arroz. Aumentar el punto arroz sobre el jersey, 6 veces 1 punto; en la 10ª vuelta, punto arroz, hacer la sisa, cerrando 1 vez 10 puntos y 4 veces 1 punto cada 2 vueltas. Continuar como para la espalda, todo derecho, con 1 borde de 6 puntos en punto arroz. Sesgar el hombro en 3 veces a 47 cm. A la derecha, a 20 cm. de abajo, comenzar las disminuciones del escote al mismo tiempo que la de las solapas. Para el escote, disminuir en el borde 1 punto cada 5 vueltas, 17 veces. Para las solapas, aumentar el punto arroz del borde sobre el jersey: 1 punto en todas las vueltas durante 27 vueltas. En seguida disminuir 10 veces 1 punto cada 6 vueltas; seguir recto. El borde debe tener 6 puntos arroz. Hacer el otro delantero exactamente igual. Al armarlo, pónganse broches de presión en el borde, y si se desea, algunos botones de moda, prefiriendo los de estilo sencillo.



¡Y DESPUES NOS QUEJAMOS!

¿Se acuerdan de la cartita que se publicó la semana pasada?

¿Recuerdan bien lo que se decía de los sombreros femeninos?

Bueno, pues; ese mismo día salgo a la calle y me topo con una chica atractiva y vistosa, pero... ¡con un sombrero! ¡Hubieran visto ustedes!

Era un arco retorcido de chiffon lila; la copa de organdí lila y el ala, en forma de visera completamente rígida y desproporcionada, por lo grande, también del mismo material y color.

A todo esto, la muchacha llevaba saco de lanilla de estilo sport y zapatos tiroleses, chatos...

CORREO

Morochita (Pampa Central). — El 30 de julio le mandé las compras que hice, de acuerdo a su cartita. Si las recibió, ¿está contenta? No deje de escribirme ni de acusar ese recibo.

Ñatita provinciana (B. Bavio). — Para el pullover para hombre, si es de talle regular, ponga 88 puntos adelante y 77 p. en la espalda; teja estos puntos con aguja de 3 ½ mm. Mañanitas, habrá visto las publicadas, ¿no? Sígame porque estoy buscando otros modelos. Hasta prontito, amiga.

Elisa Prilleltensky (Palacios. S. F.). Con mucho gusto le remito el modelo patrón de aquella carpeta, y también unas incrustaciones para cortinas. Espero que no le disgustarán.

Elena Pagnone (Jovita. Cba.). — De acuerdo a la descripción que me hace, creo haber acertado con el mantel; pero no fué publicado este año, sino en noviembre del 36. No obstante el atraso, le he conseguido un ejemplar que ya está en correo. Es admirable la buena voluntad para con sus amiguitas; la felicito.

Bertha (Campo del Medio. S. F.). — Muy simpática su carta, lejana amiga, y sobre todo demasiado buena. Veamos su asunto: el paño lenci no se presta a ser pintado, porque sus tintas salen siempre, y sólo es admitido para labores de piezas combinadas. Me he informado, sin embargo, que puede trabajarse sobre él, usando "pintura plástica", que forma espesor, o bien mordiendo el dibujo con agua disolvente (varias veces) y pintando luego como sobre terciopelo. El óleo queda muy feo. Pero me aseguran, lectora, que no vale el esfuerzo porque los resultados son pobrísimos. Agradezco y retribuyo sinceramente sus buenos augurios.

VALENTINA.

DESASTRES EXPERIMENTALES



— No sabe cómo sacarse esa crema de la cara. Ha perdido las instrucciones...

MUJERES Y DINERO

Parece que hoy estoy con ganas de quejarme; se trata indudablemente de una sana reacción masculina después de algunos entusiasmos que me impedían distinguir defecto alguno en ninguna mujer. Pero desde entonces he dedicado mi atención al problema femenino, que no puedo considerar sin cierta diversión. Esta vez se trata de la mujer y el dinero. He llegado al punto en que puedo comprender que es imposible entender el "porqué" de cualquier cosa que hagan las mujeres; lo único que puedo hacer es señalar algunos de los extraños fenómenos que la mayoría de los hombres observan con asombro. Lo único que puedo afirmar es que las mujeres son extraordinarias cuando de dinero se trata. La cuestión es que ellas son tacañas cuando se trata de pequeñas cosas, y luego, con un entusiasmo aterrador, derrochan los pesos en un magnífico vestido o en un sombrero innecesario.

Se les puede ocurrir también invertir su dinero en la bolsa, para lo cual requerirán el concurso de un amigo. De manera que éste realiza todos los trámites después de una serie interminable de conferencias. Luego comienzan las dificultades. Si el mercado baja, si ella pierde, nadie sino él será el culpable; él la habrá conducido mal, quizá la habrá estafado. Ella lo considerará con fría sospecha, y si él es un amigo personal suyo o de su esposo, las relaciones se irán enfriando hasta el rompimiento. En cambio, si el mercado sube y ella gana algún dinero, ella estará convencida de que él es un hombre de superior inteligencia y se encargará de comunicarlo así a todas sus amistades. El dinero parece ser para las mujeres algo de lo cual es prácticamente imposible entender sus operaciones. Probablemente esta es una de esas características inherentes sobre las cuales nada puede hacerse, pero que pueden conducir a manifestaciones que son incompatibles con el encanto y la suavidad femeninas. Y la verdad ante todo...

KRITI KON.



JESSIE MATTHEWS luce un hermoso abrigo impermeable color crudo pálido. Adornan grandes botones de carey, chatos y de matices suaves. La écharpe es de crêpe impermeable.
Foto British Alianza.



ARLINE JUDGE, estrella de elegancia clásica, nos muestra un conjunto práctico y moderno. Tres tonos diferentes, reünidos en distinguida disposición. Gusto sobrio que puede vestir la más coqueta.
Foto 20th Century Fox



UN MODELO DE WORTH, de gran efecto. El tejido diagonal en blanco y beige armoniza con los enormes botones marrones y la écharpe de piel. Un figurín elegantísimo para la viajera paqueta.
Foto Internacional.

ANITA COLBY, encantadora silueta de los estudios cinematográficos, en pose con su último sombrero. Es de castorina de color azul y los detalles van en el mismo material y color.
Foto Radio Picture.

PRUEBE ESTE

NUEVO ACEITE...



que hace "PERFECTA" la Ensalada

¡Es verdaderamente perfecta! - exclamará Ud. al probar una ensalada preparada con el exquisito Aceite "La Patrona", elaborado cuidadosamente por personal especializado en una moderna fábrica de aceite recientemente instalada por Swift.

Por su sabor suave, delicado, es especial para preparar ensaladas, aderezos y mayonesas. Y por su precio económico Ud. podrá usarlo también en la cocina para freír y guisar. Pruébelo hoy mismo. Cuando haya *paladeado* su exquisito sabor, comprenderá porqué todas las dueñas de casa que lo han probado consideran "La Patrona" como el aceite que hace perfectas las ensaladas. *Se vende en todos los buenos almacenes. Pídalo hoy.*

COMPAÑIA SWIFT DE LA PLATA
Distribuidores Mundiales de Productos Argentinos

Aceite de mesa

La Patrona

EL ACEITE DE LA ENSALADA PERFECTA